Der Überfahrtsvertrag

des deutschen Seerechtes.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde

der hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Königl. Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

vorgelegt von

Andrew Grapengeter

Referendar aus Hamburg.

HALLE a. S.
1917.
Druck von Pass & Garleb G. m. b. H., Berlin.

Referenten:

Geh. Justizrat Prof. Dr. Rehme,
Prof. Dr. Fehr.

Inhalt.

Seite

§ 1. Einleitung 9

§ 2. Begriff und rechtliche Natur des Ueberfahrtsvertrages 11

a) Begriff 11

§ 3. b) Rechtliche Natur 18

§ 4. Der Abschluß des Ueberfahrtsvertrages 31

§ 5. Die Verpflichtungen der Parteien 47

a) Die Pflichten des Unternehmers der Beförderung 47

§ 6. b) Die Pflichten des Reisenden 55

§ 7. Die Beförderung des Reisegutes 64

§ 8. Die Beendigung des Vertragsverhältnisses 71

§ 9. Die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Ueberfahrtsvertrage 85

§ 10. Der Geltungsbereich dieses Rechtes 88

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546024_0066

Literatur.

v. Bar, L.: Internationales Handelsrecht. Im Handbuch des gesamten Handelsrechts, herausgegeben von V. Ehrenberg. Bd. 1 S. 327 ff. Leipzig seit 1913.

Bernsten, K.: Die Schiffsgewalt. Göttingen. Jur. Diss. 1904.

Biermann, J.: Der Rechtszwang zum Kontrahieren. In Jherings J. 32 S. 267 ff. Jena 1893.

Borchardt, O.: Die Handelsgesetze des Erdballs. 3. Auflage. Berlin seit 1906.

Boyens-Lewis: Das deutsche Seerecht, auf Grund des Kommentars von Lewis neu bearbeitet von Boyens. Leipzig 1. Band 1897, 2. Bd. 1901.

Brandis, O.: Das deutsche Seerecht. Leipzig 1908.

Brodmann, E.: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. Berlin 1905.

Bruhns: Der Unterfrachtvertrag in a 664 ADHGB. In ZHR. 21 S. 121 ff.

Brunner, H.: Wertpapiere. In Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechtes. Bd. 2. Leipzig 1882. S. 191 ff.

Burchard, H.: Der Reisevertrag im Schiffahrtsrecht. Heidelberg. Jur. Diss. 1908.

Claussen, W.: Die Schiffsmiete. Leipzig. Jur. Diss. 1910.

Cosack, K.: Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. 6. Aufl. Jena 1913.

Cosack, K.: Lehrbuch des Handelsrechts. 7. Aufl. Stuttgart 1910.

Dankwardt, H.: Die locatio conductio operis. In Jherings J. 13 S. 299 ff.

Das bürgerliche Gesetzbuch, mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts erläutert von Georg Hoffmann, Erler, Burlage, Busch, Dr. Ebbecke, Kiehl, Schaffeld und Schmitt. 2. Auflage. Berlin 1913.

Deutsche Juristenzeitung. Berlin.

Donner, O.: Der Seefrachtvertrag im internationalen Privatrecht. Göttingen. Jur. Diss. 1910.

Düringer und Hachenburg: Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. 2. Aufl. Mannheim und Leipzig seit 1908.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes.

Fürst: Schuldverhältnisse aus einseitigen Verträgen. In LZ. 4 S. 177 ff.

Gareis und Fuchsberger: Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Gierke, O.: Deutsches Privatrecht. Im systematischen Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft, herausgegeben von Binding, 2. Abt., 3. Teil, 2. Bd. Leipzig 1905.

Gierke, O.: Grundzüge des Handelsrechts. In Holtzendorff-Kohler, Enzyklopädie der Rechtswissenschaft. 7. (der Neubearbeitung 2.) Auflage. Bd. 3. München, Leipzig, Berlin 1913. S. 1 ff.

Göllnitz, R.: Die Stellung des Kapitäns im geltenden deutschen Seerecht. Leipzig. Jur. Diss. 1911.

Göppert, H.: Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Berlin. Jur. Diss. 1894.

Goetsch, P.: Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen. Berlin 1898.

Goldschmidt: Universalgeschichte des Handelsrechts. 1. Lieferung. Stuttgart 1891.

Grotewold, C.: Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. Stuttgart 1914.

Gütschow: Die Rhederhaftung. In Jur. Woch. 1912 S. 566 ff.

Gutjahr, O.: Die Auswandererbeförderung. Greifswald. Jur. Diss. 1902.

v. Hahn: Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. Braunschweig. Bd. 1, 3. Aufl. 1877, Bd. 2, 2. Aufl. 1883.

Hamburgische Handelsgerichtszeitung.

Hansa. Deutsche nautische Zeitschrift, Hamburg.

Hanseatische Gerichtszeitung. Hauptblatt.

Hoeniger, H.: Die gemischten Verträge in ihren Grundformen. Leipzig 1910.

Jacobi, E.: Die Wertpapiere. Jena 1901.

Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts, begründet von Jhering, jetzt herausgegeben von Regelsberger u. a. Jena.

Juristische Wochenschrift. Berlin.

Kohler, J.: Bürgerliches Recht. In Holtzendorff-Kohler, Encyklopädie der Rechtswissenschaft. 7. (der Neubearbeitung 2.) Auflage. Bd. 2. München, Leipzig, Berlin 1914. S. 1 ff.

Lehmann, K.: Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. Leipzig 1912.

Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht, herausgegeben von Düringer, Jaeger, Könige.

Lewis: Seerecht. Bd. IV in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1884.

Lotmar, P.: Der Arbeitsvertrag. Leipzig 1902/1908.

Makower: Das Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 2. Band: Buch IV Seehandel, herausgegeben von Loewe. 12. Auflage. Berlin 1900.

Meili, F.: Das Telephonrecht. Leipzig 1885.

Mittelstein, M.: Die Miete nach dem Rechte des Deutschen Reiches. 3. Auflage. Berlin 1913.

Moratzky, W.: Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte, welche nicht auf den Namen lautet. Leipzig. Jur. Diss. 1906.

Murken, E.: Die Grundlagen der Seeschiffahrt. Leipzig. Philos. Diss. 1903.

Neumeyer: Die Schiffsgewalt des Schiffsführers. In DJZ. 17 S. 131 ff.

Niemeyer: Recht und Pflicht des Kapitäns zur Vornahme von Verhaftungen auf hoher See. In LZ. 1914 S. 919 ff.

Oertmann, P.: Bürgerliches Gesetzbuch, 2. Buch, Recht der Schuldverhältnisse. 3. und 4. Aufl. Berlin 1910.

Oertmann, P.: Rechtsordnung und Verkehrssitte. Leipzig 1914.

Pappenheim, M.: Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts. In den Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1903 Nr. 103.

Pappenheim, M.: Handbuch des Seerechts: Sachen des Seerechts, Schuldverhältnisse des Seerechts I. Leipzig 1906.

Perels, F.: Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts. Berlin 1884.

Perels, L.: Die Stellung des Kapitäns im deutschen Seehandelsrecht. In ZHR. 57 S. 336 ff., 58 S. 1 ff.

Planck: Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz. 3. Aufl. Berlin 1907.

Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, herausgegeben von Lutz. Würzburg 1861.

Das Recht, Zeitschrift, herausgegeben von Soergel. Hannover.

Regelsberger: Vertrag mit zusammengesetztem Inhalt oder Mehrheit von Verträgen? In Jherings J. 48 S. 453 ff.

Rehme, P.: Geschichte des Handelsrechtes. In V. Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechtes. Bd. 1. Leipzig 1913, als Sonderausgabe erschienen 1914, S. 28 ff.

Rehme, P.: Das heutige deutsche Handelsrecht. A. a. O. S. 260 ff.

Riezler, E.: Der Werkvertrag. Jena 1900.

Schachner, R.: Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt. Karlsruhe 1904.

Schaps, G.: Das deutsche Seerecht. Berlin 1906.

Schauer: Der Personentransportvertrag nach französischem Recht. In LZ. 1912 S. 589 ff.

Schiege, W.: Die Schiffsgewalt. Leipzig. Jur. Diss. 1910.

Seebohm: Sammlung seerechtlicher Entscheidungen des Handelsgerichts zu Hamburg. 1866.

Seuffert, J. A.: Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.

Sieveking, A.: Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907.

Simon, K.: Das Recht des Reisegepäcks. Leipzig. Jur. Diss. 1911.

Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuche. 9. Auflage. Berlin 1912/1913.

Staudinger, J. v.: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche und dem Einführungsgesetze. 7./8. neubearbeitete Auflage. München, Berlin 1912.

Wagner, R.: Handbuch des Seerechts. Leipzig 1884.

Will, E.: Die gesetzlichen Pfandrechte des Seerechts und des Binnenschiffahrtsrechts an Gütern. Heidelberg. Jur. Diss. 1906.

v. Wittken: Ueber den Passage-Vertrag. Berlin 1861.

Wittmaack: Die Entschädigungsansprüche der Angehörigen der bei dem Schiffbruch des Dampfers ‚Berlin' ums Leben gekommenen Personen. In Recht 1907 S. 1225 ff.

Wüstendorfer, H.: Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages. Dresden 1905/1910.

Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, begründet von Goldschmidt. Stuttgart.

Zorn, P.: Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Berlin 1897.

§ 1.

Einleitung.

Weltverkehr bedingt Weltwirtschaft: ihre Blüte ist ursächlich für die Entfaltung internationalen Verkehrslebens. Die ständige Zunahme wirtschaftlicher, politischer und persönlicher Beziehungen unter den Bewohnern der durch die Meere von einander getrennten und doch zugleich durch sie miteinander verbundenen Länder hat jene großartige Entwicklung dieses Verkehrs unter den Völkern der Erde zur Folge gehabt, durch die ihre Abhängigkeit von einander immer stärker geworden ist.

In schroffem Gegensatz zu dem auf verschiedenen Beförderungsmitteln und Wegen sich abspielenden Binnenverkehr ist der Ueberseeverkehr allein auf die weite Meeresfläche angewiesen und für die Nutzbarmachung dieses Weges steht seit Menschengedenken nur das Schiff zur Verfügung. Diese Eigenart erheischt eine besondere Gestaltung des überseeischen Verkehrsrechtes.

Beförderung von Gütern und Personen ist Gegenstand und Zweck des Seeverkehrs. Beides ist aufs engste miteinander verknüpft. Aber erst aus dem Güterverkehr hat sich der Personenverkehr entwickelt. Der Mensch, einst als Sklave rechtlich als Sache betrachtet, hat zwar aufgehört, eine Ware des Seehandels zu sein, er ist aber ein sehr wertvoller und wichtiger Gegenstand der Beförderung als Reisender geblieben.[1]) So nimmt denn auch, wo unsere Zeit im Zeichen des Verkehrs steht und die Schiffahrtslinien die Meere wie ein enges Netz durchkreuzen, die stetig wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Personenbeförderung zur See nicht wunder.[2])

Die großen wirtschaftlichen Umwälzungen, welche die Entwicklung der Seeschiffahrt mit sich brachte, schufen Verhältnisse und Bedürfnisse, denen die Rechtsbildung gerecht zu

---

[1]) Murken S. 35 ff. [2]) Ueber Statistisches: Grotewold S. 467 ff.

werden hatte. Die Gesetzgebungen aller Schiffahrt treibenden Völker haben die Rechtsverhältnisse des Reisenden in alter und neuer Zeit wenig berücksichtigt. Bis ins Mittelalter hinein überragte eben, solange der Kaufmann seine Güter selbst begleitete, wirtschaftlich und rechtlich der Gesichtspunkt der Güterbeförderung den des Personentransportes.[1]) Als die Gefahren der Reise durch Verbesserung des Verkehrswesens und Wahrung der öffentlichen Sicherheit durch den Staat gemindert wurden, verschwand allmählich die Gewohnheit der Kaufleute, ihre Waren zu begleiten.[2]) Nun kommen selbständige Transportunternehmungen auf: es tritt eine Scheidung von Personen- und Gütertransportverträgen ein.

Für die weitere Entwicklung waren die Kreuzzüge von Bedeutung. Sie gaben Veranlassung zum Abschluß von Personenbeförderungsverträgen. Als selbständiger Erwerbszweig der Seeschiffahrt begegnet der Personentransport zuerst aus Anlaß der nach den Kreuzzügen beginnenden Pilgerfahrten nach dem Orient. Dies brachte Verhältnisse mit sich, die der modernen Auswanderung gleichen und auch hier und da eine gesetzliche Regelung fanden. Aber gegen Ausgang des Mittelalters tritt mit der Abnahme der Pilgerfahrten die Bedeutung der überseeischen Personenbeförderung wieder völlig in den Hintergrund.[3])

Es enthält das römische Recht nur vereinzelte Bestimmungen über die aus der Personenbeförderung sich ergebenden Rechtsverhältnisse[4]): der Ueberfahrtsvertrag wurde in die bestehenden Vertragsformen eingefügt. Ebenso gedenken ihrer spätere Rechtsquellen nur beiläufig.[5]) In Deutschland selbst war es die Partikulargesetzgebung, welche zuerst eingriff und das Bedürfnis zu eigenartiger Ausbildung des Beförderungsrechtes befriedigte. Das von den einzelnen Staaten gesetzte Recht enthielt jedoch zahllose Lücken. Auch die Regelung, wie sie das allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten schuf,[6]) war nicht erschöpfend, wenngleich sie auf die spätere Gesetz-

---

[1]) Vgl. Rehme, Geschichte des Handelsrechtes, §§ 11, 15.

[2]) Rehme a. a. O. § 19.

[3]) Pappenheim, Schriften d. V. f. Soz.-Pol. 1903 S. 145 ff.

[4]) v. Wittken, S. 1 ff; Dig. 14,2: de lege Rhodia de jactu. Dig. 4,9: nautae, ut recepta restituant. Dig 19,2: de actionibus locati conducti. Dig. 14,1: de exercitoria actione.

[5]) Vgl. Goldschmidt S. 344 f. [6]) Pr.ALR. II, 6 §§ 1747—1765.

gebung ihre Einflüsse ausgeübt hat. Darum behielt neben dem gesetzten Rechte das Gewohnheitsrecht erhebliche Bedeutung.[1])

Erst als die Poesie der Segelschiffahrt versank und das Dampfschiff seinen Siegeszug über das Meer antrat, wußte sich unter dem Drucke der wirtschaftlichen Verhältnisse die Rechtsbildung den neuen Erscheinungen anzupassen. Für die Entwicklung eines solchen besonderen Rechts der Personenbeförderung zur See waren vornehmlich die Vereinbarungen, welche auf der Grundlage der von den Beförderungsunternehmern aufgestellten Bedingungen, wie sie Erfahrung und Uebung ergaben, geschlossen wurden, von Bedeutung. Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch[2]) brachte dann die vollkommenste Regelung dieses Rechtsgebietes, die bis dahin geschaffen war; sie ist im wesentlichen unverändert in das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897[3]) übergegangen.

Mit der Entfaltung des überseeischen Personenverkehrs zu immer reicherer Blüte ist auch die praktische rechtliche Bedeutung dieses so einheitlich geordneten Rechtsgebietes gewachsen. Sie dürfte eine Betrachtung der aus dem Ueberfahrtsgeschäfte entspringenden Rechtsverhältnisse, die sich in der Hauptsache auf das Privatrecht beschränken und das öffentliche Recht nur berühren, gerechtfertigt erscheinen lassen.

Begriff und rechtliche Natur des Ueberfahrtsvertrages.

§ 2.

a) Begriff.

Das Handelsgesetzbuch enthält Sonderbestimmungen für den Ueberfahrtsvertrag in Buch IV Abschnitt 5 §§ 664—678. Es bezeichnet hier den Vertrag mit jenem Ausdrucke, nennt ihn aber in der Ueberschrift des Abschnittes: „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden", ein Name, welcher nicht passend ist, da gemeinhin das Wort Frachtgeschäft auf die Beförderung von Gütern beschränkt wird.

Der Ueberfahrtsvertrag ist der Vertrag, durch den sich jemand verpflichtet, eine Person zur See nach einem bestimmten

[1]) Rehme a. a. O. § 16. [2]) A.D.H.G.B. a 665—679.
[3]) H.G.B. §§ 664—678.

Ziele zu befördern. Jener heißt Unternehmer (der Beförderung) — er wird im H.G.B. „Verfrachter" genannt —; dieser heißt Reisender.

Hinsichtlich der Parteien ist auf folgendes hinzuweisen: Wer gewerbsmäßig die Beförderung von Reisenden zur See übernimmt, ist Kaufmann und unterliegt den Sonderbestimmungen für solche.[1]) Es bestehen für diesen Gewerbebetrieb keine Beschränkungen, vor allem bedarf es keiner Erlaubnis hierzu. Sie ist nur gesetzliche Voraussetzung bei der überseeischen Beförderung von Auswanderern, von denen sogleich die Rede sein wird.[2]) Die gleichen Grundsätze gelten für diejenigen, welche bei dem Unternehmerbetrieb durch Vorbereitung, Vermittlung oder Abschluß des Ueberfahrtsvertrages gewerbsmäßig mitwirken (Agenten). Auf die Begründung der rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reisenden und dem Unternehmer der Beförderung durch den zwischen dem Reisenden und dem Agenten geschlossenen Vertrag finden die dem Innenverhältnis zwischen dem Agenten und dem Geschäftsherrn entsprechenden allgemeinen Rechtsregeln Anwendung. Sofern der Unternehmer, wie in der Regel, die Ausführung der überseeischen Beförderung nicht selbst leitet, tritt neben ihn der Schiffer. Seine Stellung wird in der Erfüllung des Vertrages von rechtlich erheblicher Bedeutung.

Als Reisende können Personen jeder Art auftreten; es müssen aber lebende Menschen sein. Die Beförderung von Leichen fällt dagegen unter das Güterfrachtrecht.[3]) Aus der wirtschaftlichen Lage der Reisenden, dem Ziel und Zweck ihrer Ueberfahrt, ergeben sich verschiedene Gestaltungen der von ihnen abgeschlossenen Verträge. Es gründet sich darauf eine verschiedene rechtliche Beurteilung. Regelmäßig werden auf den Schiffen schlechthin in erster Linie zwei Arten von Reisenden unterschieden: Kajütsreisende und Zwischendecksreisende. Dies entspricht der Einteilung des Schiffes in etwa 1—3 Kajüten und das Zwischendeck.[4]) Diese Abgrenzung bestimmt sich nach der Art der vereinbarten Beförderung; sie bildet die Grundlage für das Maß der Nebenleistungen.

Es ist weiter ein Unterschied zu machen zwischen Reisenden schlechthin und Auswanderern; die Art der Unterbringung in der Kajüte oder im Zwischendeck ist hierbei von unter-

---

[1]) H.G.B. § 1, Abs. 1, Abs. 2 Ziff. 5. — [2]) Ausw.-G. §§ 1, 11.
[3]) Brandis II, § 1. — [4]) Vgl. Grotewold S. 259.

geordneter Bedeutung.[1]) Eine gesetzliche Bestimmung des Begriffes ‚Auswanderer' fehlt. Das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen von 1897, das die Auswanderung nach außerdeutschen Ländern regelt, stellt nur fest, welche Schiffe im Sinne dieses Gesetzes als Auswandererschiffe gelten.[2]) Es spricht im Gegensatz zum ‚Ueberfahrtsvertrag des Reisenden' vom ‚Beförderungsvertrag des Auswanderers', wenngleich im übrigen eine strenge Scheidung der Begriffe nicht besteht. Im Sinne des Ueberseeverkehrs sind Auswanderer wohl diejenigen, welche freiwillig das Staatsgebiet ihres bisherigen Wohnsitzes, insbesondere das Deutsche Reich, verlassen und in überseeische Länder auf dem Seewege mit der Absicht fahren, sich dauernd dort niederzulassen und eine neue Heimat zu begründen.[3])

Die Scheidung zwischen Auswanderern und Nichtauswanderern deckt sich nicht mit der Teilung in Zwischendecksreisende und Kajütsreisende. Doch kann ohne viel Irrtum eine große Aehnlichkeit beider angenommen werden; es benutzen wohl eine Anzahl Nichtauswanderer das Zwischendeck, wie indessen auch Auswanderer in der Kajüte fahren.[4]) Eine wichtige Grundlage für die Unterscheidung bieten Verkehrsanschauung und Handelssitte: der Regel nach sieht man die Kajütsreisenden im Gegensatz zu den Zwischendecksreisenden nicht als Auswanderer an. Sie gelten daher nur dann als Auswanderer, wenn es erkennbar wird, daß sie Auswanderer sind. Dagegen spricht bei den Zwischendecksreisenden nach Maßgabe der Verkehrsanschauung die Vermutung dafür, daß sie Auswanderer sind.

Der Beförderungsvertrag, den der Verfrachter mit einem Auswanderer abschließt, unterliegt zunächst den Regeln des Gesetzes über das Auswanderungswesen. Dieses enthält neben der Ordnung des Gewerbebetriebes der Unternehmer und Agenten privatrechtliche Bestimmungen, welche das gewöhnliche Seefrachtrecht abändern.[5]) Die bis dahin bestehenden landesgesetzlichen Vorschriften sind insoweit in Wegfall gekommen, als dies Gesetz die von ihm behandelten Rechtsgebiete

---

[1]) H.G.B. § 678, Ausw.-G. § 42 heben diesen Gegensatz hervor.

[2]) Ausw.-G. § 37.

[3]) Vgl. Goetsch S. 30 ff. Die deutschen Schutzgebiete gelten nicht als Ausland.

[4]) Schachner S. 19 ff. — [5]) Gierke § 95.

erschöpfend regeln will.[1]) Die Bestimmungen des H.G.B. kommen auf die Beförderung von Auswanderern noch insoweit zur Anwendung, wie das Gesetz über das Auswanderungswesen nicht entgegenstehende Bestimmungen aufweist.

Da nach Maßgabe der Verkehrssitte als Auswanderer die Zwischendecksreisenden angesehen werden, unter Umständen aber auch Kajütsreisende Auswanderer sind, so fragt es sich, welches Gesetz in diesen Fällen anzuwenden ist. Die Entscheidung ergibt sich aus dem Sinne des Gesetzes: das Gesetz über das Auswanderungswesen ist ausschließlich im Interesse der Auswanderer erlassen. Es soll ihnen im wesentlichen dadurch die größte Sicherheit und Schutz vor Ausbeutung gewährleistet werden. Abweichende Beredungen schließt es insoweit aus, als es das Mindestmaß der zu beschaffenden Leistungen festsetzt und zwar besonders für diejenigen Reisenden, welchen die nötige Erfahrung und Kenntnis zum Abschluß der erforderlichen Verträge fehlt; es beschränkt aber im übrigen die Vertragsfreiheit in keiner Weise.[2]) Wenngleich neben den privatrechtlichen Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der Vertragsteile dem Verfrachter auch öffentlich rechtliche Pflichten (Ausweisprüfung) auferlegt werden, so überwiegt dennoch das Bestreben des Gesetzgebers, den des Schutzes bedürftigen Auswanderern besonderen Schutz zu gewähren. Würde nun dieser Schutz allen Auswanderern gleichmäßig zuteil werden, so würden damit auch Personen getroffen, welche zu schützen nicht erforderlich wäre und auch gar nicht der Absicht des Gesetzgebers entspräche.

Es dürften demnach Kajütsreisende, selbst wenn sie Auswanderer sind, den Bestimmungen des Gesetzes über das Auswanderungswesen nicht unterliegen; vielmehr gelten für sie nur die Bestimmungen des H.G.B. Eine Ausnahme bilden nur die Vorschriften, welche für die Prüfung der Ausweispapiere der Auswanderer getroffen sind.[3]) Reisen andererseits Fahrgäste, welche nicht auszuwandern beabsichtigen, im Zwischendeck, so kommen die allgemeinen Schutzbestimmungen des Gesetzes über das Auswanderungswesen auch ihnen zugute. Sie dürfen nach Treu und Glauben annehmen, daß der Verfrachter ihnen gegenüber mindestens dieselbe Gewährleistung in der Vertragserfüllung auf sich nimmt, wie er gesetzlich den mitreisenden Auswanderern

[1]) H.G.B. § 678; Schaps § 678.
[2]) Hamb. Hand.-G.-Z. 1870 Nr. 362. — [3]) Brandis II, § 24.

gewähren muß. Im übrigen also, z. B. für die Form des Vertrages, die Bedingungen des Rücktritts, gelten für sie aber nur die Vorschriften des H.G.B.[1])

Das charakteristische Gepräge verleihen dem Ueberseeverkehr und somit dem Ueberfahrtsvertrage die See und das Seeschiff. Der Seeverkehr umfaßt in erster Linie den Schiffahrtsverkehr auf der See selbst, d. i. auf dem offenen Meere. Bei den mit dem Meere im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern können Zweifel bestehen, ob in gewissen Fällen See- oder Binnenschiffahrt vorliegt. Für die Abgrenzung des Begriffes ‚Seefahrt' sind der Sprachgebrauch und die Anschauungen des Verkehrs, besonders der seemännischen Kreise, der Seemannsbrauch, maßgebend.[2]) Ein Merkmal für die Entscheidung, welche Gewässer See sind, bildet besonders das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein jener Gefahren und Schwierigkeiten für die Beaufsichtigung und Einwirkung vom Lande aus, die der Seeschiffahrt eigentümlich sind.[3]) Im Sinne einer sich voraussichtlich mit den Anschauungen des Seeverkehrs deckenden Auffassung, können die Bestimmungen des § 1 der Bekanntmachung des Bundesrates, betr. Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggengesetzes von 1899, zur Begriffsbestimmung für das H.G.B. herangezogen werden.[4])

Auf der Natur der See beruht wiederum die einzigartige Stellung des Seeschiffes als Beförderungsmittel auf dem Meere. Erst das Seeschiff ermöglicht den Menschen die Durchquerung des Meeres und den dauernden Aufenthalt auf der See. Was ein Schiff ist, entscheidet sich nach der Verkehrsauffassung. Es muß jedenfalls ein Wasserfahrzeug von nicht unbedeutender Größe sein, das zur Schiffahrt bestimmt und fähig ist, Personen und Güter aufzunehmen und zu Wasser mit welcher Kraft auch immer zu befördern.[5]) Es steht das Seeschiff im Gegensatz zum Binnenschiff. Das Handelsgesetzbuch enthält keine Bestimmung des Begriffes. Die Unterscheidung wird in der tatsächlichen Verwendung des Fahrzeuges gefunden[6]) und es muß demnach als Seeschiff im Sinne des Seehandelsrechtes das Schiff betrachtet werden, das regelmäßig, vorzugsweise seiner

---

[1]) Boyens-Lewis II S. 406 f. — [2]) R.G. 13 S. 69; 32 S. 107.
[3]) Schaps, Reichsges. betr. Nationalität der Kauffahrteischiffe usw. von 1867 § 1 Anm. 5. — [4]) Schaps, a. a. O. § 1 Anm. 6.
[5]) Sieveking, § 3; Pappenheim, § 1. — [6]) Hans. G.-Z. 1894 Nr. 42.

Bestimmung nach von seinem Eigentümer zum gewerbsmäßigen Erwerbe durch die Seefahrt benutzt wird. Neben der bestimmungsmäßigen Verwendung und der Eintragung des Schiffes in das Seeschiffs- oder Binnenschiffsregister ist auch auf die Bauart und die nach Größe und Bau vorhandenen oder fehlenden Merkmale, die ein Schiff für die Seefahrt geeignet erscheinen lassen, Wert zu legen.[1]) Dieser feststehende Rechtscharakter schließt nicht aus, daß bei vereinzelter Benutzung eines Binnenschiffes zur Seefahrt und zwar zur Erfüllung von Verträgen auf die Forderungen aus solchen Verträgen die Bestimmungen des Seerechts anwendbar sind. In außervertraglichen Verhältnissen gilt dies dagegen nicht.[2]) Wird ein Vertrag über eine von einem Binnenschiff auszuführende Seereise geschlossen, so dürfte darin die stillschweigende Vereinbarung erblickt werden können, daß die Bestimmungen des Seerechts Anwendung finden sollen.[3])

Seereise dürfte dann die von einem Schiffer geleitete Fahrt eines Seeschiffes auf dem Meere zur Beförderung des Reisenden von Hafen zu Hafen sein. Ihren Anfang und ihr Ende bilden das Lichten und Fallen der Anker. Aus dieser Begriffsbestimmung folgt, daß die Seefahrt nicht erst in dem Augenblick beginnt, in welchem der Kiel des Schiffes eigentliches Seewasser durchschneidet. Ein Betrieb der Seeschiffahrt findet vielmehr auch schon auf den unteren Läufen der Flüsse statt, jedoch nur als Anfang und Ende der Schiffahrt und einer Seereise als Hauptsache.[4]) Denn für ein Kauffahrteischiff hat der Regel nach jede Reise einen Hafenplatz als festliegendes Reiseziel; der äußerste Hafenplatz eines Flusses befindet sich aber nicht immer gerade an der Ausmündung des Flusses in die See, sondern sehr oft ein wenig stromaufwärts. Die ohne weiteres mit dem Ueberfahrtsgeschäft zusammenhängende Beförderung zu Schiff auf den unteren Flußläufen, durch welche die Reisenden an Bord des Seeschiffes gebracht werden, ist daher als wesentlicher Teil und Voraussetzung der gesamten Seereise anzusehen.[5]) Von dem Gesichtspunkt aus, daß der Verfrachter eines Seeschiffes Seeschiffahrt betreibt, muß man auch annehmen, daß die zu dieser Beförderung der überseeischen

---

[1]) Hans. G.-Z. 1903 Nr. 86, Nr. 119; 1905 Nr. 85.
[2]) Hans. G.-Z. 1902 Nr. 48. — [3]) Sieveking, § 3.
[4]) Lewis in Endemanns Handbuch IV, § 64; Perels, § 1.
[5]) R.G. 5 S. 91.

Reisenden nach und von den Seeschiffen benutzten Fahrzeuge indirekt zum Erwerbe durch die Seeschiffahrt beitragen.[1]) Es ist demnach die gesamte aus See- und Binnenfahrt zusammengesetzte Reise dem Seerecht zu unterstellen.[2])

Der Begriff „Seereise" erfordert nicht, daß ihr Endpunkt und Endziel unter allen Umständen vom Ausgangspunkt der Fahrt verschieden sein müssen. Vielmehr bedingt die Eigenart des Seeverkehrs nur, daß Personen zu Schiff auf dem Meere mit welchem Ziele auch immer befördert werden: sein Wesen liegt in der Ortsveränderung durch die Seefahrt. Es können Abgangshafen und Bestimmungshafen zusammenfallen. Es ist somit auch der Begriff „Ueberfahrtsvertrag" im weitesten Sinne aufzufassen und darunter ein Vertrag über jegliche Art der Personenbeförderung zur See mit jeglichem Ziel zu verstehen; es fällt daher auch der Vertrag über eine Rundreise unter diesen Begriff.

Die Natur des Vertragsgegenstandes bringt es mit sich, daß in der Beförderung der Person des Reisenden zur See mit dem Seeschiffe der Inhalt des Ueberfahrtsvertrages und die aus ihm entspringenden Verbindlichkeiten im allgemeinen sich nicht erschöpfen. In der Regel umfaßt der Vertrag auch die Beförderung des Reisegutes. Die vom Festland und seinen Bewohnern völlig abgesonderte Lage des Schiffes auf dem Meere schließt, wirtschaftlich betrachtet, ein engeres Band um die Schiffsinsassen. Bei der mehr oder minder langen Dauer der Reise, dem Wechsel und den Unbilden der Witterung führt dies dazu, daß die Uebernahme der Unterkunft und der Beköstigung während der Fahrt im großen und ganzen ein Bestandteil des Ueberfahrtsvertrages geworden ist. Je nach dem Umfang der Reise und der Art der Beförderung erweitert sich so der Kreis seiner Verbindlichkeiten.

Es kann auch mit dem Ueberfahrtsvertrage die Uebernahme einer Weiterbeförderung des Reisenden zu Wasser oder zu Lande durch den Verfrachter vom Endpunkt der Seereise aus verbunden werden. Soweit diese Beförderung des unmittelbaren Zusammenhanges mit dem Ueberfahrtsgeschäft entbehrt, kommen die hierfür geltenden Regeln nicht mehr zur Anwendung. Sie ist vielmehr entsprechend ihrer Ausgestaltung nach den Regeln über den Werkvertrag zu beurteilen. Ein solcher Vertrag geht dann schlechthin auf die Weiterbeförderung

[1]) Hans. G.-Z. 1903 Nr. 86. — [2]) Pappenheim, § 1; Brandis I, § 7.

des Reisenden vom Ausgangspunkt bis zum Ziel dieser Fahrt. Dieselbe rechtliche Beurteilung erfährt der Fall, daß der Verfrachter die Beförderung des Reisenden aus dem Binnenlande zum Hafenplatz des Schiffes oder auch von hier bis zum unmittelbaren Ausgangspunkt der Seefahrt übernimmt, sofern dieser vom Hafenplatz verschieden ist.

§ 3.

b) **Rechtliche Natur.**

Der Ueberfahrtsvertrag ist ein Handelsgeschäft, wenn ihn ein Kaufmann im Betriebe seines auf die überseeische Personenbeförderung gerichteten Handelsgewerbes oder auch im Betriebe seines gewöhnlich auf andere Geschäfte gerichteten Handelsgewerbes abschließt.[1]) Wenn der Vertrag für einen Teil ein Handelsgeschäft ist, so kommen, soweit nicht H.G.B. III ein anderes ergibt, grundsätzlich für beide Teile die allgemeinen Vorschriften des H.G.B. wie die Sonderregeln des H.G.B. IV, Abschnitt 5 gleichmäßig bei der Beurteilung der Rechtsbeziehungen aus dem Ueberfahrtsvertrage zur Anwendung.[2]) Ist der Vertrag für beide Teile ein Handelsgeschäft, so unterliegt er unbeschränkt den handelsrechtlichen Vorschriften. Stellt der Vertrag für keinen Teil ein Handelsgeschäft dar, so gelten nur die Sonderbestimmungen des H.G.B. IV Abschnitt 5.

Der Vertrag ist rein privatrechtlicher Art, und zwar ausschließlich vermögensrechtlichen Inhalts. Er ist nicht als eine Unterart des Frachtgeschäftes zur Beförderung von Gütern aufzufassen; doch ist er zum Teil jenem Frachtvertrage ähnlich geregelt.[3]) Er ist ein gegenseitiger Vertrag. Die Vertragsteile sind gegenseitig berechtigt und verpflichtet: Der Reisende ist berechtigt, vom Verfrachter die Beförderung in der vereinbarten Art zu verlangen und verpflichtet, als Gegenleistung die Vergütung, das Ueberfahrtsgeld, zu zahlen; der Verfrachter ist berechtigt, die Vergütung zu fordern und verpflichtet, jene Beförderung auszuführen.

---

[1]) Vgl. S. 12; H.G.B. § 343. — [2]) H.G.B. § 345.
[3]) Lewis in Endemanns Handbuch, § 42.

Auf seiten des Unternehmers der Beförderung ist zu unterscheiden, ob er sie mit dem eigenen Schiffe oder einem fremden ausführt. Kraft seiner Stellung als Reeder kann dieser als Verfrachter die Beförderung mit seinem eigenen Schiffe übernehmen. Dies bildet schlechthin die Regel.[1]) Der Ueberfahrtsvertrag wird zwischen ihm und dem einzelnen Reisenden abgeschlossen. Ohne weiteres entsteht aus diesem Vertrage unter ihnen die Verbindlichkeit zu seiner unmittelbaren Erfüllung.

Die Identität des Verfrachters mit dem Reeder ist aber nicht erforderlich.[2]) Es brauchen die Voraussetzungen, welche die Reedereigenschaft begründen[3]), beim Verfrachter nicht vorzuliegen. Die Beförderung erfolgt dann mit einem fremden Schiffe. Dies kann derart geschehen, daß der Unternehmer der Beförderung das Schiff mietet, entleiht oder ausrüstet. Er ist Ausrüster, wenn er das ihm nicht gehörige Schiff für eigene Rechnung unter selbstbeschaffter Führung zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet. In dieser Eigenschaft kann er dann die einzelnen Ueberfahrtsverträge mit den Reisenden abschließen. Er genießt eine besondere Stellung, indem er im Verhältnisse zu Dritten, also auch zum Reisenden, als Reeder angesehen wird.[4]) Es kann auch der Verfrachter mit einem Dritten, dem Hauptverfrachter, einen Vertrag abschließen, wonach dieser sich zu der Beförderung verpflichtet, der Verfrachter dagegen mit den einzelnen Reisenden die Ueberfahrtsverträge abschließt. Das diesem Frachtgeschäft zugrunde liegende Rechtsgeschäft kann ein Chartervertrag oder ein Werkvertrag sein, auf Grund dessen der Hauptverfrachter eine Anzahl vom Hauptbefrachter zu stellender Reisenden befördern soll.

Es sind hierbei die Rechtsverhältnisse aus dem Vertrage zwischen dem Reisenden und dem Unternehmer der Beförderung von denen aus dem Vertrage zwischen diesem und dem Hauptverfrachter, der seinerseits das Schiff verfrachtet hat, also in der Regel dem Reeder, voneinander zu trennen. Sie erfahren eine verschiedene rechtliche Regelung. Die einzelnen Ueberfahrtsverträge, welche der Unternehmer der Beförderung, der

[1]) Für die überseeische Auswandererbeförderung ist die Reedereigenschaft Voraussetzung, § 5 Ausw.-G.

[2]) Schaps, Vorbemerkung zu H.G.B. IV, 5.

[3]) H.G.B. § 484. — [4]) H.G.B. § 510.

Hauptbefrachter, in seiner Stellung zu den einzelnen Reisenden als Verfrachter mit diesen abschließt, sind lediglich nach den Bestimmungen über diesen Vertrag zu beurteilen.[1]) Der Hauptbefrachter ist ähnlich, wie wenn er als Reeder den Ueberfahrtsvertrag geschlossen hätte, einem jeden Reisenden seine Rechte unter allen Umständen zu gewähren verpflichtet. Der Schiffer hat hierbei dem Reisenden gegenüber die Stellung eines Vertreters dieses Hauptbefrachters. Rechtliche Beziehungen entstehen zwischen ihnen zwar nicht durch den Abschluß, wohl aber durch die Ausführung des Ueberfahrtsvertrages. Daher sind die auf diese Ausführung sich beziehenden Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Schiffers gegenüber dem Reisenden während der Ueberfahrt anwendbar.[2])

Die Bestimmungen des H.G.B. IV, Abschnitt 5, erstrecken sich nicht auf die Verfrachtung eines Schiffes für eine bestimmte Reise oder auf Zeit an einen Dritten, sei es im ganzen oder zu einem Teile oder derart, daß eine bestimmte Zahl von Personen befördert werden soll: es kommen auf das Vertragsverhältnis zwischen dem Hauptverfrachter und dem Hauptbefrachter die Grundsätze des Frachtgeschäfts zur Beförderung von Gütern zur Anwendung, soweit es die Natur der Sache zuläßt.[3]) Der Vertrag des Hauptbefrachters mit dem Reisenden bleibt den Vorschriften des H.G.B. IV, Abschnitt 5, unterworfen. Es gelten nicht die Regeln über die Unterverfrachtung.[4]) Die Ansprüche des Hauptbefrachters aus seinem Vertrage mit dem Hauptverfrachter gehen nicht etwa dadurch auf den Reisenden über, daß dieser ihm direkt den Passageschein erteilt.[5])

Bei dem Rechtsverhältnis zwischen dem Hauptverfrachter und dem Hauptbefrachter ist daran festzuhalten, daß eigentlich das Schiff verfrachtet wird, wenn auch mit der Nebenbestimmung, daß der Hauptbefrachter für eigene Rechnung zu befördern befugt sein soll.[6]) Wird der Vertrag über die Beförderung einer bestimmten Zahl von Reisenden geschlossen, so kann der Sinn des Vertrages auf die Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teiles oder bestimmten Raumes des Schiffes gerichtet sein. Ob in diesem Falle die Bestimmungen über den Chartervertrag oder über den Stückgütervertrag zur Anwendung kom-

[1]) Hans. G.-Z. 1887 Nr. 15. — [2]) Prot. S. 2533.
[3]) H.G.B. § 676; Schaps, § 676; R.O.H.G. 22 Nr. 46.
[4]) Boyens-Lewis, § 676; H.G.B. § 662.
[5]) Hamb. Hand.-G.-Z. 1870 Nr. 96. — [6]) v. Wittken, S. 5 ff.

men, ist Tatfrage und aus dem übrigen Inhalt des Vertrages zu bestimmen. Es kommt alles auf die Größe, Beschaffenheit und Verwendung des Schiffes an. Ist hiernach ausdrücklich oder stillschweigend die Ueberlassung bestimmter Räume des Schiffes oder des ganzen Schiffes vereinbart, so kommen die Grundsätze des Chartervertrages, im andern Falle die des Stückgütervertrages zur Anwendung.[1])

Die entsprechende Anwendung der Vorschriften des Güterfrachtrechts erstreckt sich besonders auf die Form des Vertrages, die Regeln über die Seetüchtigkeit, Lade- und Löschzeit, Liegegeld, Fautfracht.[2]) Zusagen über die Größe des Raumes, die Einrichtung für eine bestimmte Personenzahl, die Wirkungen schuldhafter Verzögerungen sind denselben Regeln unterworfen.[3]) Unanwendbar dagegen sind vor allem die Bestimmungen über die Haftung für das Frachtgut auf die Haftung für Untergang und Verletzung des Reisenden, über die Haftung des Empfängers für die Fracht auf die des Reisenden für das Ueberfahrtsgeld.[4]) Die Vorschriften über die Aufhebung des Frachtvertrages infolge zufälliger Ereignisse können in Ansehung ihrer Anwendbarkeit Zweifel hervorrufen, weil möglicherweise Reisende sich vom Vertrage lossagen können, während der Hauptbefrachter dem Hauptverfrachter gegenüber an den Vertrag gebunden ist, z. B., wenn vor Antritt der Reise eine Verfügung von hoher Hand ergeht. Allein es ist nicht unbillig, für diese Fälle dieselben Grundsätze durchzuführen, weil der Hauptbefrachter die Folgen der mißlungenen Spekulation selbst tragen muß. Wird ein zur Güterbefrachtung gechartertes Schiff zur Personenbeförderung verwendet, so sind die rechtlichen Beziehungen der Beteiligten, obwohl § 676 H.G.B. nicht vorliegt, die gleichen, abgesehen von Ersatzansprüchen, welche aus der unerlaubten Verwendung des Schiffes herzuleiten wären.[5])

Wie das gesamte Seerecht nicht alle Rechtsnormen, welche bei den aus der Seeschiffahrt entspringenden Rechtsverhältnissen zur Anwendung kommen, umfaßt, sondern nur die ihr eigentümlichen, vom allgemeinen bürgerlichen Recht abweichenden Regeln enthält, so sind auch bei dem Ueberfahrtsvertrage nicht

[1]) Prot. S. 2531; Lewis in Endemanns Handbuch, § 42; Boyens-Lewis, § 676; Seuff. A. 9 Nr. 204.

[2]) Prot. S. 2531. [3]) R.O.H.G. 22 Nr. 46.

[4]) Schaps, § 676; Boyens-Lewis, § 676.

[5]) Hans. G.-Z. 1901 Nr. 69; Schaps, § 676.

alle Rechtsbeziehungen zwischen dem Reisenden und dem Verfrachter erschöpfend im H.G.B geregelt.[1]) Das Handelsrecht wird durch das bürgerliche Recht ergänzt. Es ist der Rückgriff auf die Grundvertragsformen des B.G.B. dort geboten, wo es an Sonderbestimmungen fehlt.[2])

Bei der näheren Charakterisierung des Ueberfahrtsvertrages ist der Gesichtspunkt, ob er sich in die Vertragsformen des B.G.B. einreihen läßt, leitend. Es bestehen verschiedene Möglichkeiten der Einordnung. Als Dienstvertrag würde er sich darstellen, wenn der Verfrachter lediglich seine befördernden Dienste als solche für eine bestimmte Zeit gegen Zeitlohn zum Gebrauch des Reisenden im Sinne von Einzeldienstleistungen zur Bewirkung seiner Beförderung verspricht. Der Verfrachter würde in diesem Falle seine vertragsmäßigen Verpflichtungen erfüllt haben, wenn er dem Reisenden seine Dienste zur Verfügung stellt. Ob der Reisende, sofern der Verfrachter in angemessener Weise seine Vertragspflichten erfüllt, dadurch sein Ziel erreicht oder nicht, würde dann im wesentlichen ohne Belang sein.[3]) Gegenstand des Vertrages ist aber in Wahrheit der durch die Dienste zu bewirkende Erfolg, die Ankunft des Reisenden am Bestimmungsorte. Die Natur des Betriebes verlangt, daß der Verfrachter Herr jeder Beförderungshandlung bleibt. Er kann nicht seine befördernden Dienste dem Willen des einzelnen Reisenden unterwerfen; er muß die Beförderung selbst übernehmen.[4]) Diese tatsächlichen Gründe verhindern, daß der Ueberfahrtsvertrag als Dienstvertrag angesehen werden kann.

Es ist aber auch in ihm nicht schlechthin Miete zu erblicken. Der Schwerpunkt des Vertrages liegt nicht in der Benutzung des zur Beförderung der Person des Reisenden nach einem bestimmten Ort hin bewegten Schiffes.[5]) Den Hauptgegenstand bildet vielmehr das durch die Tätigkeit, welche die Beförderung verursacht, herbeigeführte Ergebnis; das Interesse der Vertragsteile geht lediglich auf die Beförderung selbst. Dadurch, daß der Verfrachter, wenn er seine Verpflichtungen erfüllen will, dem Reisenden einen Platz zeitweise

---

[1]) Brandis I, § 1; vgl. Dankwardt in Jherings J. 13, S. 314 ff; abw. Lotmar II, S. 821.

[2]) E.G.H.G.B. Art. 2; Riezler, § 14. — [3]) Vgl. Gutjahr, § 2.

[4]) Göppert, S. 60 f; Moratzky, § 4.

[5]) Abw. v. Hahn, A.D.H.G.B. a. 425.

zur Benutzung überlassen muß, wird der Vertrag nicht wesentlich beeinflußt; er wird nicht zur Sachmiete.

Der Ueberfahrtsvertrag ist vielmehr ein Werkvertrag. Dessen Rechtsregeln beherrschen ihn und verleihen ihm das Gepräge.[1]) Das H.G.B. unterstellt ihn zwar einer Reihe von Bestimmungen, die sonst nicht für den Werkvertrag gelten. Diese verdanken aber ihre Entstehung weniger der allgemeinen theoretischen Grundauffassung des Gesetzes vom Wesen dieses Vertrages als den Erwägungen der Billigkeit und Zweckmäßigkeit. Aus ihnen auf die Rechtsnatur zu schließen, wäre irrig.[2]) Der Leistungsinhalt des Ueberfahrtsvertrages erfordert eben zum Teil eine andere rechtliche Regelung als der Werkvertrag in seiner gewöhnlichen Art[3]); die besonderen Vorschriften des H.G.B. hätten sich ja sonst erübrigt. Daraus folgt aber noch nicht, daß eine neue Vertragsart im Ueberfahrtsvertrage aufgestellt werden muß.[4]) Der Geltungsbereich der Regeln des Werkvertrages soll dadurch nicht etwa ausgeschlossen, sondern nur insoweit begrenzt sein, als es die billige Berücksichtigung der Interessen beider Vertragsteile erfordert. Die rechtliche Natur des Ueberfahrtsvertrages als eines Werkvertrages bleibt dadurch unberührt.

Ob die Unterordnung des Ueberfahrtsvertrages unter den Werkvertrag richtig ist, hängt einzig und allein von der Entscheidung der Frage ab, ob sich der Begriff des B.G.B. „Werk" mit dem vom Ueberfahrtsvertrage erstrebten Erfolge deckt. Der Werkvertrag hat zur Voraussetzung, daß sich ein Unternehmer zur Herstellung eines Werkes gegen Leistung einer angemessenen Vergütung verpflichtet. Im Sinne des B.G.B. ist „Werk" jeder durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführende Erfolg. Hierunter begreift das Gesetz auch die Ortsveränderung ihrem Wesen nach unverändert bleibender Gegenstände, demnach auch die Beförderung von Personen.[5]) Der Ueberfahrtsvertrag enthält alle Merkmale des Werkvertrages: Unternehmer ist der Ver-

[1]) Vgl. Schaps, Vorbemerkung zu H.G.B. IV, 5; Staub, § 472; Brandis II, § 24; Burchard, § 2; Boyens-Lewis, § 664; Lehmann, § 216; Planck, Vorbemerkung zu B.G.B. II, 7. Titel; Mittelstein, § 8; Donner, § 2; Riezler, § 10; Lotmar I, S. 202 ff; Gutjahr, § 2; Claußen, S. 23 ff.

[2]) Wüstendorfer I, S. 98 ff. — [3]) Vgl. H.G.B. §§ 668, 670, 671.

[4]) Abw. Boyens-Lewis, § 664; Donner, § 2; Claußen, S. 21

[5]) Riezler, § 8a.

frachter; er verspricht die Herstellung des Werkes, die Beförderungsleistung. Besteller ist der Reisende; er verspricht Zahlung der Vergütung.[1]) Die Erreichung des Erfolges geschieht durch die Hergabe des Beförderungsmittels und die Leistung der die Beförderung vermittelnden Dienste. Gegenstand des Vertrages bilden nicht die einzelnen der Ausführung der Beförderung dienenden Handlungen als solche, sondern der aus der Gesamtheit der dem Verfrachter obliegenden Leistungen sich ergebende Erfolg.[2]) Die Arbeit ist das Mittel zur Erreichung des Zweckes des Vertrages, der wohlbehaltenen Ankunft des Reisenden am Bestimmungsorte. Gleichgültig ist, ob die Fortbewegung über eine größere oder kleinere Entfernung erfolgen soll. Dieselbe rechtliche Beurteilung erfährt der Fall, daß Abgangshafen und Bestimmungshafen, wie bei den Rundreisen zusammenfallen. Der herzustellende Arbeitserfolg, die Summe aller Beförderungsleistungen, liegt erst bei der Ankunft des Reisenden am Bestimmungsorte vor. Aber die einzelnen während der Ueberfahrt vom Verfrachter gebotenen Erfüllungsleistungen werden bereits indessen vom Reisenden verbraucht.

Als Werkvertrag dürfte der Ueberfahrtsvertrag aber wohl nicht eine Geschäftsbesorgung im Sinne von § 675 B.G.B. zum Gegenstande haben.[3]) Wenngleich ihm einzelne dieser eigentümliche Merkmale anhaften, so liegt in ihm doch keine Verpflichtung des Verfrachters zur Vornahme einer Tätigkeit, die an sich der Sorge des Reisenden obliegen würde: es wird ihm dadurch keine wirtschaftliche Sorge abgenommen.[4]) Der Vertrag fällt zwar in den Interessenbereich des Reisenden; seine Erfüllung erschöpft sich aber in der Ausführung einer rein tatsächlichen Verrichtung, die sich ausschließlich auf die Rechtsbeziehungen zwischen dem Verfrachter und dem Reisenden beschränkt, ohne daß es im allgemeinen der Anknüpfung von Rechtsbeziehungen zu Dritten ohne weiteres bedarf. Eine Geschäftsbesorgung könnte vielleicht in der Erfüllung einzelner Leistungen, die sich aus der Annahme von Vertragsanträgen ergeben, wie bei der Uebermittlung drahtloser Telegramme für den Reisenden, erblickt werden.

[1]) B.G.B. § 631. — [2]) R.O.H.G. 20 Nr. 84; R.G. 48 Nr. 24.
[3]) Abw. Riezler, § 14.
[4]) R.G.R.Kom., Vorbemerkung zu B.G.B. II, 10 Titel. Oertmann, § 675

Nach der Eigenart des versprochenen Werkes bestimmen sich sein Inhalt und Umfang: es kann eine Reihe verschiedener Leistungen erfordern, ohne daß dadurch jedoch die Einheitlichkeit der Rechtsnatur des Vertrages entscheidend beeinflußt wird. Seinen Kern bildet die Beförderung des Reisenden. Er umfaßt aber außerdem alle Leistungen, welche dem Reisenden dargeboten werden müssen, damit die Beförderung der Eigenart der Natur des Werkes entsprechend ausgeführt wird. In diesem weiteren Sinne ist auch als zu erstrebender Erfolg die Gesamtheit aller Erfüllungshandlungen aufzufassen.[1]) Die vom Verfrachter zu gewährenden Leistungen sind mannigfacher Art. Wennschon sie im einzelnen Grundbestandteile verschiedener Vertragsarten verkörpern, so sind sie doch nicht ohne weiteres als Rechtsgebilde zu betrachten, die eine gesonderte rechtliche Behandlung erfahren müssen. Die tatsächliche Einheit des Vertrages ist in erster Linie zu berücksichtigen und auf dieser Grundlage die rechtliche aufzubauen.

Die Einheit des Vertrages liegt darin begründet, daß eine Einheitlichkeit des Geschäftsabschlusses und ein natürlicher und wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen den einzelnen Leistungen besteht.[2]) Die eine Verpflichtung steht im Dienste der anderen; dies ist auch von den Parteien beabsichtigt und kommt schon in der Einheit des Entgeltes zum Ausdruck. Die Leistungen hängen derart eng aneinander, daß sie zeitlich und räumlich zusammenfallen müssen. Der Vertrag an sich verfolgt nicht mehrere im großen und ganzen gleich bedeutsame Hauptzwecke, so daß er verschiedene nebeneinander stehende Gegenstände zum Inhalt hätte.[3]) Vielmehr dienen die Leistungen, welche nicht unmittelbar die Beförderung im engeren Sinne bilden, nur nebensächlichen Zwecken oder sie stellen sich nur als ein bloßes Mittel zur vollkommenen Durchführung des wesentlichen Geschäftszweckes dar. Sie bilden also nur ein für die grundsätzliche Beurteilung unmaßgebliches Beiwerk.[4]) Hierher gehört die dem Reisenden vom Verfrachter zu gewährende Beköstigung. Ist sie im Vertrage inbegriffen, so bleibt dadurch doch sein Rechtscharakter unberührt: der Verfrachter verpflichtet sich eben, während der Ueberfahrt den Reisenden

[1]) Burchard, § 2. — [2]) Regelsberger in Jherings J. 48, S. 463.
[3]) Schaps, Vorbemerkung zu H.G.B. IV, 5; Lotmar I, S. 187; Burchard, § 2; abw. Boyens-Lewis, § 664.
[4]) Oertmann, Vorbemerkung zu B.G.B. II, 7. Titel, 2a, b.

auch mit Speisen und Getränken zu versehen. Ebenso bildet die Ueberweisung eines Platzes auf dem befördernden Schiffe einen Bestandteil des Vertrages, ohne dadurch die Notwendigkeit einer gesonderten rechtlichen Behandlung zu begründen. Wenn in der Regel der Verfrachter zugleich das Gepäck des Reisenden mitbefördert, so wird dadurch das Wesen des Ueberfahrtsvertrages nicht berührt. Immerhin können zur Beurteilung der Nebenpflichten als solcher die Grundsätze des ihrer Eigenart entsprechenden Rechtsgeschäftes herangezogen werden.[1])

In der Ueberlassung einer Kabine an den Reisenden zur Unterkunft liegt nur eine Mitwirkung bei seiner Beförderung, nicht an sich eine Aufnahme zur Beherbergung im Sinne des B.G.B. Wenngleich in einigen Beziehungen Berührungspunkte zwischen dem Gewerbebetriebe des Verfrachters und des Gast- und Schankwirts bestehen und unter Umständen der Verfrachter als Gastwirt erscheinen kann, so liegt doch regelmäßig in der Hauptsache ein Beförderungsvertrag vor.[2]) Der Umstand, daß bei der gewerbsmäßigen Personenbeförderung zur See in der Regel während der Ueberfahrt eine Beherbergung des Reisenden stattfindet, macht den Verfrachter jedoch noch nicht zum Gastwirt im Sinne des § 701 B.G.B.. Er nimmt nicht gewerbsmäßig Fremde zur Beherbergung auf; die Beherbergung ist ihm nur Mittel zum Zweck. Ebensowenig wird er dies durch die Uebernahme der Verpflegung des Reisenden im Ueberfahrtsvertrage oder durch den Verkauf von Speisen und Getränken. Die Beförderung bleibt immerhin so sehr Hauptsache, daß die übernommenen Nebenleistungen den Charakter des Geschäftes nicht verändern.

In der Charakterisierung des Ueberfahrtsvertrages als Werkvertrag erschöpft sich, wenngleich er sich als einheitliches Rechtsgebilde darstellt, seine rechtliche Natur jedoch nicht in allen Fällen. Es knüpfen sich unter Umständen nicht alle hierfür geltenden Regeln ausschließlich an den Tatbestand der zugesagten Beförderungsleistung an: es finden sich Rechtsfolgen, welche dem Tatbestand einer mitversprochenen Gebrauchsüberlassung angehören. Soweit diese als Selbstzweck anzusehen

[1]) Oertmann, Vorbemerkung zu § 631.

[2]) Staudinger, § 701, II, 2 a γ; Planck, Vorbemerkung zu B.G.B. II, 13. Titel; Cosack, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, § 154 a; Mittelstein, § 8; R.G.R.Kom., § 701; abw. Oertmann, § 701.

ist, schließt sie eine wesentliche Bedeutung in sich. Zu unbilligen Ergebnissen würde es führen, wenn diese wirtschaftlichen Abweichungen nicht berücksichtigt würden.

Ein der Miete entsprechendes Rechtsverhältnis tritt ohne weiteres durch die Ueberlassung eines Raumes an den Reisenden nicht ein.[1]) Denn die Benutzung eines Platzes steht dem Reisenden beim Beförderungsvertrage stets zu. Nicht nur die Arbeit der Beförderung, sondern auch die Ueberweisung eines Teiles des Schiffes wird beim Ueberfahrtsvertrage versprochen: Die Beförderung vollzieht sich eben in der Weise, daß der Reisende auf dem Schiffe den Platz einnimmt, der ihm zu diesem Zwecke gewährt wird. Diese Ueberlassung von Räumlichkeiten zum Aufenthalt während der Reise gehört zur Personenbeförderung wie die Ueberlassung von Schiffsraum zur Warenbeförderung.[2]) Sie ist das Mittel zur Erfüllung des Hauptzweckes. Die Verpflichtung, für einen der vereinbarten Beförderung entsprechenden Platz zu sorgen und zur Benutzung bereit zu halten, obliegt dem Verfrachter schon in seiner Eigenschaft als Unternehmer der Beförderung, nicht als Vermieter.[3]) Ob der Reisende sich später den Platz aussucht oder ob er ihm angewiesen wird, ist für die rechtliche Natur des Vertrages gleichgültig. Durch diese Verbindung von Sachleistung und Arbeit wird das Wesen des eigentlichen Ueberfahrtsvertrages als Werkvertrag nicht geändert.[4]) Der Reisende hat Anspruch auf Beförderung schlechthin, aber nicht ohne weiteres auf einem bestimmten Platze. Es wird ihm nicht ein bestimmter Platz auf einem bestimmten Schiffe im voraus vermietet, sondern die Abrede dahin getroffen, daß die Beförderung zu Schiff in bestimmter Art erfolgen soll; erst hinterher wird ihm ein Platz auf dem Schiffe angewiesen.[5]) Die Hauptgestalt eines solchen Vertrages in seiner einfachsten Form ist der Beförderungsvertrag der Zwischendecksreisenden, die auf die Benutzung eines bestimmten Raumes keinen Anspruch haben. Bei ihnen wird man wohl nur von der Gestattung des Aufenthaltes und nicht auch Gebrauchsüberlassung eines bestimmten Teiles des Schiffes sprechen können.[6]) Soweit einzelne Räume des Schiffes

[1]) Das rumänische H.G.B. a 592 ff. bezeichnet den Ueberfahrtsvertrag schlechthin als Mietvertrag zur Beförderung von Reisenden.
[2]) Schaps, S. 536. — [3]) Riezler, § 10. — [4]) Lotmar I, S. 187.
[5]) Gutjahr, § 2. — [6]) Hoeniger, § 12; Claußen, S. 24.

wie Gesellschaftssäle, Deck, allen Reisenden derselben Beförderungsstufe zur gemeinsamen Benutzung zur Verfügung stehen, liegt in allen Fällen nur eine Gestattung des Aufenthaltes vor, wennschon sie für die Erfüllung des Vertrages wesentlich ist. Die Rechte eines Mieters werden dadurch dem Reisenden nicht eingeräumt.

Im Verkehr erfährt jedoch der Ueberfahrtsvertrag allgemein eine Gestaltung, welche sich der Miete nähert, ohne daß dadurch aber der Beförderungszweck zurücktritt: es wird dem Reisenden ein bestimmter Platz auf einem bestimmten Schiffe für die Zeit der vom Verfrachter auszuführenden Beförderung „vermietet."[1]) Der Unterschied dieses umfassenderen Vertrages vom reinen Ueberfahrtsvertrage liegt darin, daß bei diesem der Verfrachter schlechthin Beförderung verspricht, während er bei jenem zu einer individuell bestimmten Art verpflichtet ist. In der vertragsmäßigen Gebrauchsüberlassung des bestimmten Platzes liegt eine Leistungszusage; sie bildet hier ein Hauptmerkmal, das im Vordergrunde steht. Die Beförderung kann nur mittels dieses bestimmten Platzes vertragsmäßig geleistet werden. Das Wesentliche für den Reisenden bildet zwar die Beförderung im engeren Sinne und der Platz dient ihm nur als Mittel zum Zweck. Soweit aber ihm diese bestimmten Räume (Kabinen) zum Gebrauch insbesondere zu bestimmten Preisen überlassen werden, liegt in dieser Hinsicht ein der Miete entsprechendes Rechtsverhältnis vor. Diese vertragsmäßige Gebrauchsüberlassung des bestimmten Raumes ist dann als Nebenvertrag aufzufassen. Er ist als solcher den Bestimmungen über die Miete unterworfen.[2]) Dieser Auffassung stehen Gründe tatsächlicher Art nicht entgegen; beide Rechtskreise widersprechen sich nicht.

Es ist nicht erforderlich, daß eine Scheidung des Mietzinses und des Entgeltes für die Ueberfahrt im Ueberfahrtsvertrage selbst zum Ausdruck gebracht ist; es genügt vielmehr, wenn beide in der Einheit des Ueberfahrtsgeldes berücksichtigt sind. Da die Grenzen äußerst flüssig sind, ist in der Regel eine reine Abgrenzung unmöglich. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, nicht nur dort, wo dem Reisenden neben

[1]) Abw. Burchard, § 2.

[2]) Vgl. Schaps S. 536; Brandis II, § 24; Boyens-Lewis I S. 447 Anm. 2, II, § 664; Oertmann, Vorbemerkung zu B.G.B. II. 7. Titel 2 a, b; Mittelstein, § 8 Anm. 52. Abw. Riezler, § 10.

den Schlafräumen besondere Luxusräume „vermietet" werden, als Nebenvertrag Miete anzunehmen, sondern auch in allen anderen Fällen, in denen dem Reisenden eine individuell auf dem bestimmten Schiffe im Ueberfahrtsvertrage selbst nach Art und Größe zahlenmäßig bestimmte Kabine in Erfüllung des Vertrages zum Gebrauch vom Verfrachter überlassen werden muß. Einer ausdrücklichen Bezeichnung dieses Rechtsverhältnisses durch die Parteien als eines neben dem reinen Ueberfahrtsvertrage im engeren Sinne geschlossenen Mietvertrages bedarf es keineswegs. Dies ergeben ohne weiteres die Umstände, die auch bei der Begrenzung der Rechtsnatur des Vertrages zu berücksichtigen sind.

Der Kern des Ueberfahrtsvertrages, die Beförderung des Reisenden zum Bestimmungsort, steht in den meisten Fällen im Vordergrunde. Er tritt zwar ein wenig zurück bei den Vergnügungsreisen zur See, bei welchen die Schiffe bestimmte Häfen aufsuchen, ohne daß die Reisenden auszusteigen verpflichtet sind, und nach vorher bestimmter Zeit mit ihnen zum Ausgangshafen wieder zurückkehren; hinzu tritt auch hier die Ueberlassung bestimmter Kabinen und Räume zur Wohnung und zum Aufenthalt während der Reise. Wenn auch auf diese Weise Ausgangshafen und Bestimmungshafen zusammenfallen, so ändert sich dadurch der Rechtscharakter des Vertrages als Werkvertrag keineswegs.[1]) Es liegt als Hauptvertrag weder Sachmiete noch ein Dienstvertrag vor.[2]) Die Gebrauchsgewährung ist den übrigen Beförderungsleistungen nicht übergeordnet. Der Vertrag setzt sich aus der Gesamtheit der durch die Beförderung von Ort zu Ort erreichten Erfolge zusammen. Die Miete stellt sich auch hier, soweit die übrigen Voraussetzungen vorliegen, als Nebenvertrag zum Hauptbeförderungsvertrage dar.

Da der Ueberfahrtsvertrag Werkvertrag ist und in den handelsrechtlichen Bestimmungen sich nur die seiner Natur nach erforderlichen Abweichungen von der Regelung des Werkvertrages des allgemeinen bürgerlichen Rechts darstellen, so kommen zur Ausfüllung der Lücken, welche das Handelsrecht gelassen hat, die Regeln des B.G.B. über den Werkvertrag zur Anwendung.[3]) Daraus, daß ein Handelsgeschäft vorliegt, ergibt sich ohne weiteres noch nichts Abweichendes. Doch bei

[1]) Hans. G.-Z. 1905 Nr. 58. — [2]) Abw. Claußen, S. 24.
[3]) Vgl. Schaps, S. 536; Lehmann, § 216; Boyens-Lewis, § 664.

beiderseitigen Handelsgeschäften kann die Handelsgewohnheit als Rechtsquelle in Betracht kommen.[1]) Wesentlich ist auch die Handelssitte. Für das Verhältnis zwischen dem Verfrachter als Kaufmann und dem Reisenden als Nichtkaufmann ist die allgemeine Verkehrssitte Auslegungsmittel.[2]) Doch kann, wenn die allgemeine Verkehrssitte dahin geht, daß im Verkehr zwischen jenen Handelssitte zu beobachten ist, unter ihnen auch Handelssitte maßgebend sein.[3]) Der Seemannsbrauch, welcher eine gewisse Sorgfalt gebieten oder davon befreien kann, ist ein wichtiger Maßstab für die Beurteilung von Handlungen und Unterlassungen, aber keine Rechtsquelle.[4])

Es finden wie bei jedem Werkvertrage, so auch beim Ueberfahrtsvertrage die Rechtssätze des allgemeinen Teils des Schuldrechtes Anwendung. Insbesondere kommen die Vorschriften über den Inhalt der Leistung, über den gegenseitigen Vertrag in Frage, sofern sie nicht durch besondere Bestimmungen eine Abänderung erfahren haben. Dieselben Grundsätze gelten für die Anwendbarkeit der Regeln über den Verzug. Die Vorschriften des allgemeinen Vertragsrechtes sind in stärkerem Grade als die Regeln von der Güterfracht zur Beurteilung der Rechtsverhältnisse heranzuziehen. Diese gelten nur insoweit, wie das Gesetz ihre Anwendbarkeit ausdrücklich bestimmt.[5])

Der Inhalt der im Ueberfahrtsvertrage versprochenen Leistung ist teilweise anders gestaltet, als ihn in der Regel der Werkvertrag darstellt. Einzelne Vorschriften des Werkvertrages beziehen sich ohne weiteres nur auf das in einer Sache verkörperte Werk. Ihre Anwendung ist bei unkörperlichen Werken undurchführbar oder bringt doch unverhältnismäßige Schwierigkeiten mit sich. Dies führt dazu, in Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Regeln des Werkvertrages nur insoweit auf den Ueberfahrtsvertrag zur Anwendung zu bringen, als seine Eigenart sie nicht tatsächlich ausschließt. In sinngemäßer Auslegung dienen sie zur Ergänzung der Bestimmungen des H.G.B.[6])

[1]) Staudinger, Vorbemerkung zu B.G.B. II, 7. Titel.
[2]) B.G.B. §§ 157, 242; Oertmann, Rechtsordnung und Verkehrssitte, § 5. — [3]) Rehme a. a. O., § 23.
[4]) Brandis I, § 5; Oertmann a. a. O., § 52.
[5]) Prot. S. 2333, 2503, 2533.
[6]) Schaps, S. 536; Burchard, § 4; Oertmann, § 633; Riezler, § 8 a.

Besteht neben dem reinen Ueberfahrtsvertrage ein auf mietweise Ueberlassung bestimmter Schiffsräume zur Wohnung und zum Aufenthalt des Reisenden während der Ueberfahrt gerichteter Nebenvertrag, so ist dieser nach den Vorschriften des B.G.B. über die Miete zu beurteilen.[1]) Nach Art und Inhalt der etwa während der Ueberfahrt geschlossenen weiteren Verträge bestimmt sich, ohne daß dadurch die Rechtsnatur des Ueberfahrtsvertrages beeinflußt würde, die rechtliche Beurteilung der hieraus abzuleitenden Leistungen. In der Regel handelt es sich um Leistungen, welche mit der Fürsorge des Verfrachters für die Person des Reisenden zusammenhängen. Soweit die Beköstigung oder andere Leistungen besonders vom Reisenden bezahlt werden, liegt meistens Kauf vor.[2]) Auf diese Rechtsgeschäfte kommen dann die für sie geltenden Rechtssätze des B.G.B. zur Anwendung.

§ 4.

Der Abschluß des Ueberfahrtsvertrages.

Die Begründung eines Vertragsverhältnisses erfolgt durch den freien Willen der Parteien. Abgesehen von dem Falle, daß sich jemand durch die Aeußerung seines Willens zum Vertragsabschluß durch einen Vorvertrag oder ein bindendes Angebot verpflichtet hat, darf ein Kontrahierzwang nur dort als vorhanden angenommen werden, wo ihn ein besonderer Rechtssatz begründet.[3]) Er entsteht in Rücksicht auf das öffentliche Interesse durch das Gesetz oder eine polizeiliche Bestimmung.[4]) Es ist zu untersuchen, inwiefern bei der Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen durch einen Reisenden der Abschluß des Ueberfahrtsvertrages nicht vom freien Willen der Parteien abhängt, vielmehr eine Vertragseingehung erzwungen werden kann.

Die Förderung des Verkehrs bildet eine der wichtigsten Aufgaben des Staates. Aber es besteht insonderheit bei der überseeischen Personenbeförderung grundsätzlich weder ein gesetzlicher Zwang zum Abschluß von Ueberfahrtsverträgen, noch ist er durch polizeiliche Anordnung den Unternehmern dieser

[1]) Vgl. Schaps, S. 536; Boyens-Lewis, § 664. — [2]) Schaps, S. 536.
[3]) Riezler, § 17. — [4]) Biermann in Jherings J. 32, S. 267 f.

Beförderung auferlegt.[1]) Auch die Wirkungen einer Konzession dieses Gewerbebetriebes kommen nicht in Frage. Ihre Erteilung ist nur bei der Beförderung von Auswanderern Voraussetzung für seine Ausübung. In der Regel befördert der Unternehmer der Auswandererbeförderung zugleich Kajütsreisende. Doch vermögen diese tatsächlichen Verhältnisse, welche so im allgemeinen seinen Gewerbebetrieb an die Erlaubniserteilung binden, soweit überhaupt aus ihr ein derartiger Rechtszwang für die Auswandererbeförderung herzuleiten wäre, noch keineswegs eine Verpflichtung des Verfrachters zu begründen, Ueberfahrtsverträge mit Kajütsreisenden, welche nicht auswandern, abzuschließen.

Ein gesetzlicher Zwang zur überseeischen Beförderung von Personen findet nur aus höheren Rücksichten statt. Auf eine Anweisung des Seemannsamtes hin ist der Schiffer verpflichtet, in der Fremde befindliche Seeleute, insbesondere deutscher Herkunft, soweit sie hilfsbedürftig oder wegen einer strafbaren Handlung den heimischen Behörden auszuliefern sind, gegen eine Entschädigung mitzunehmen und in die Heimat zurückzubefördern. Nur in diesen Fällen legt das Gesetz einen Beförderungszwang auf.[2]) Ein Ueberfahrtsvertrag liegt aber dann nicht vor. Weder der zu befördernde Seemann noch das Seemannsamt schließt einen Vertrag im Sinne des H.G.B. IV, Abschnitt 5, ab. Der Seemann hat an Bord nicht die Stellung eines Reisenden; er ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.[3]) Daher kommen auch die Rechte aus dem Ueberfahrtsvertrage nicht zur Anwendung. Der Seemann gehört ebensowenig zur Schiffsbesatzung. Der Vertrag ist aber auch nicht den handelsrechtlichen Bestimmungen über das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern zu unterstellen; seine Rechtssätze sind nicht analog anzuwenden. Er ist vielmehr lediglich als Werkvertrag nach den Regeln des B.G.B. zu beurteilen.

Ist die Sachlage derart, daß ein Verfrachter eine dem rechtlichen Monopol ähnliche, tatsächliche Monopolstellung dadurch inne hat, daß er allein die Beförderung in ein bestimmtes überseeisches Gebiet übernimmt, so verpflichtet ihn diese Stellung

[1]) Schaps, S. 536; Lehmann, § 216; Boyens-Lewis, § 664; Brandis II, § 24; Wüstendorfer, S. 187.

[2]) Gesetz, betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom 2. VI. 1902, §§ 1 Abs. 1, 5.

[3]) a. unter 2 a. O., § 4 Abs. 3.

nicht ohne weiteres zum Abschluß von Ueberfahrtsverträgen. Er hat nicht das Recht, allein die Beförderung dorthin zu übernehmen; daher besteht für ihn auch nicht die Pflicht, derartige Verträge einzugehen. Aus dem reinen wirtschaftlichen Bedürfnis entspringt noch nicht eine Rechtsquelle, die ihn hierzu verpflichten könnte.[1])

Die öffentliche Zweckbestimmung der auf die überseeische Personenbeförderung gerichteten Verkehrseinrichtung begründet ebensowenig einen Rechtszwang zum Abschluß von Ueberfahrtsverträgen.[2]) Die Verkehrseröffnung als solche stellt kein einseitig zum Vertragsabschluß verpflichtendes Rechtsgeschäft dar. Wenn der Verfrachter seine allgemeinen Bedingungen, den Fahrplan, die Fahrpreise zur öffentlichen Kenntnis bringt und dieser Veröffentlichung gemäß sein Unternehmen betreibt, so gibt er zwar zu erkennen, daß dies von ihm betriebene Unternehmen eine für die allgemeine Benutzung bestimmte Verkehrsanstalt und einem größeren Personenkreis zugänglich sein soll.[3]) In diesem an die Allgemeinheit gerichteten Angebot ist aber ein bindender Vertragsantrag[4]) nicht zu erblicken.[5]) Eine solche Ankündigung läßt die für den Vertragsantrag wesentliche Vollständigkeit vermissen und kann demnach keine Rechtswirkungen ausüben: Ihrem Wesen nach ist die überseeische Personenbeförderung auf eine Vielheit von Kontrahenten angewiesen. Die Einrichtungen des Ueberseeverkehrs sind aber nicht derart, daß allen Reisenden für die Ausführung der Beförderung durchaus gleichförmige Leistungen zugestanden werden. Vielmehr sind die Ueberfahrtsverträge der Eigenart der Reisenden entsprechend ausgestaltet und die Leistungen nach ihren individuellen Bedürfnissen abgestuft. Die Persönlichkeit des einzelnen Reisenden kommt demnach derart wesentlich für den Verfrachter in Betracht, daß ihm nicht unter allen Umständen ein Vertragsabschluß zugemutet werden kann. Nach den Grundsätzen von Treu und Glauben muß angenommen werden, daß er den Abschluß von der Persönlichkeit des Reisenden abhängig machen will.[6])

[1]) Biermann in Jherings J. 32, S. 280 ff.

[2]) Vgl. Kohler, § 56; Meili, S. 161 f.

[3]) Göppert, S. 30 ff. — [4]) B.G.B., § 145.

[5]) Vgl. Staub, § 361; Fürst in I.Z. 4, S. 177 ff; Düringer und Hachenburg II, S. 133, III S. 7. — [6]) Riezler, § 17.

Jene Ankündigung des Verfrachters enthält vielmehr nur eine Willensäußerung, die vorerst für ihn noch nicht verbindlich ist. Er erklärt nur durch sie, daß er bereit sei, Vertragsanträge auf der Grundlage seiner Bedingungen entgegenzunehmen.[1]) Dadurch wird aber noch nicht jedem, der sich stellt, ein Rechtsanspruch darauf, daß mit ihm gemäß dieser Erklärung ein Ueberfahrtsvertrag abgeschlossen werde, gegeben.[2]) Der Vertragsabschluß kann aus Gründen welcher Art auch immer zurückgewiesen werden. Ein vertragsmäßiges Verhältnis wird zwischen dem Verfrachter und demjenigen, der von der so gebotenen Gelegenheit Gebrauch zu machen beabsichtigt, nicht ohne weiteres begründet. Solange aber ein Vertragsverhältnis nicht besteht, liegt auch eine aus der Unterlassung der in Aussicht gestellten Beförderung abzuleitende Verantwortlichkeit des Verfrachters nicht vor.[3]) Daraus ergibt sich, daß dem Verfrachter auch hinsichtlich der Zeit, in der er den Vertragsantrag der Reisenden erledigt, im allgemeinen volle Freiheit zusteht. Soweit die Verkehrssitte nicht entgegensteht, kann er diejenigen, welche einen Vertragsabschluß fordern, befriedigen, in welcher Reihenfolge er will. Eine offenbar beabsichtigte Benachteiligung eines Reisenden hinter dem andern dürfte jedoch unzulässig sein. Denn es würde wider Treu und Glauben verstoßen, wenn der Verfrachter den Vertragsabschluß mit einem Reisenden dadurch verzögert, daß er mit einem anderen Reisenden, der später den Vertragsantrag stellte, früher den Vertrag abschließt lediglich in der Absicht, diesen früher zu befördern und jenem dadurch einen Schaden zuzufügen.

Die Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrslebens ist aber der unbegrenzten Willkür der Beförderungsunternehmer nicht preisgegeben. Wirtschaftliche Gründe geben zwar nicht den Ausschlag für die Begründung eines Rechtszwanges zum Abschluß von Ueberfahrtsverträgen, wie sehr es auch für das Wohl der Gesamtheit erwünscht wäre. In engsten Grenzen besteht jedoch ein gewisser Zwang für den Verfrachter: eine rein chikanöse Weigerung des Unternehmers, mit dem Reisenden

[1]) Göppert, S. 40; Schaps, S. 536; Boyens-Lewis, § 664; Brandis II, § 24; vgl. H.G.B. von Aegypten a 132; Türkei a 135.

[2]) Nach Pr.A.L.R. II, 8, § 1743 konnte dem Schiffer nicht zugemutet werden, Reisende mitzunehmen.

[3]) Seebohm Nr. 204.

einen Ueberfahrtsvertrag einzugehen, ist unzulässig.[1]) Sie liegt vor, wenn der Verfrachter ohne irgend ein begründetes Interesse den Abschluß des Vertrages lediglich in der Absicht, dadurch den Reisenden zu benachteiligen, ablehnt. Demgegenüber kann der Verfrachter dartun, daß der Reisende seinen allgemeinen Bedingungen sich nicht fügt oder die Einrichtungen seines Gewerbebetriebes nicht ausreichen, um der Nachfrage zu entsprechen. Er kann auch in diesen Fällen höchstens insoweit gebunden sein, wie die im regelmäßigen Verkehr zur Verfügung stehenden Plätze zur Aufnahme der Reisenden ausreichen.[2]) Andererseits kann ihm nicht zugemutet werden, z. B. Betrunkene aufzunehmen; ebenso dürfte er berechtigt sein, Schwerkranke, Geisteskranke, Blinde, welche keinen Begleiter haben, Personen, welche unreinlich bekleidet sind, zurückzuweisen. Insofern besteht immerhin für ihn die Möglichkeit, jeden derartigen Vertragsabschluß abzulehnen. In der Regel wird den zurückgewiesenen Reisenden die Beweislast treffen. Er hat zu beweisen, daß der Verfrachter lediglich in der Absicht, ihm zu schaden, ohne eigenes Interesse gehandelt und diese Handlung ihn geschädigt hat.

In Ermangelung handelsrechtlicher Vorschriften kommen hinsichtlich des Entstehens der Gebundenheit an den Antrag, der Annahme desselben sowie der Geschäftsfähigkeit der Kontrahenten die Bestimmungen des B.G.B. zur Anwendung. Die Vertragsfreiheit kann den Abschluß des Vertrages an eine Ausweispflicht binden und von der Beförderungsfähigkeit abhängig machen. Eine gesetzliche Pflicht des Unternehmers der Beförderung vor Abschluß des Vertrages oder Antritt der Reise einen Ausweis über die Person des Reisenden zu fordern, wie sie früher nach preußischem Recht bestand[3]), gilt schlechthin nicht mehr. Insbesondere hat die Unterlassung dieser Prüfung nicht zur Folge, daß der Ueberfahrtsvertrag deswegen nichtig ist. Besonderheiten erfordert nur die überseeische Auswanderung nach außerdeutschen Ländern, bei welcher die Unternehmer und Agenten zur Prüfung verpflichtet sind.[4])

Der Ueberfahrtsvertrag kommt, da eine Formvorschrift fehlt, formlos zustande.[5]) Ist Schriftlichkeit vereinbart, so liegt

[1]) B.G.B., § 226; Biermann in Jherings J. 32, S. 286, 320 f.
[2]) Riezler, § 17. — [3]) Pr.A.L.R. II, 8, § 1742.
[4]) Ausw.-G., § 23. — [5]) Nach englischem Recht bedarf es stets einer Ausstellung des contract ticket (The merchant Shipping acts s. 320).

darin eine durch das Belieben der Parteien festgesetzte Ausnahme vom Grundsatze der Formlosigkeit.[1]) Das Gesetz gibt dem Reisenden nicht das Recht, vom Verfrachter eine Urkunde über den Abschluß des Vertrages zu fordern. Der Verfrachter hat dem Reisenden lediglich gegen Empfang des Ueberfahrtsgeldes auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekenntnis zu erteilen[2]); dies geschieht durch die Ausgabe des Empfangsscheines. Regelmäßig wird ferner vom Verfrachter eine Schiffskarte ausgestellt, durch deren Vorlegung der Reisende sein Recht auf die darin angegebene Beförderung gegenüber dem Schiffer auszuweisen hat. Mit dem Vertragsabschlusse an sich haben beide Urkunden nichts zu tun. Wir kommen auf sie später zurück.

Für den Beförderungsvertrag des Auswanderers ist die Schriftform vorgeschrieben.[3]) Es fragt sich, ob auch mit dem Kajütsreisenden, der auswandert, ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen werden muß. Die Frage dürfte zu bejahen sein. Es ist indessen zu berücksichtigen, daß bei einem Kajütsreisenden die Eigenschaft als Auswanderer selten hervortritt. Gibt er sich als solcher zu erkennen oder kommt der Verfrachter zu der Ueberzeugung, daß er einen Auswanderer vor sich hat, so muß er einen schriftlichen Beförderungsvertrag schließen. Eine Verpflichtung des Verfrachters, in eine Prüfung hierüber einzutreten, dürfte wohl nur vorliegen, wenn es sich um die Beförderung eines Auswanderers handelt, der überhaupt nicht befördert werden darf.[4])

Ob ein Vertrag zustande gekommen ist, bleibt Tatfrage. Voraussetzung für die Ableitung von Rechten aus ihm ist, daß er voll wirksam entstanden ist. Das vom Verfrachter zu liefernde „Werk" muß genau bestimmt sein. Dies ist der Fall, wenn der Verfrachter genau weiß, was er zur Erfüllung des Vertrages zu tun hat. Es muß eine Einigung über alles Wesentliche des Vertrages, insonderheit über Art und Inhalt der Beförderungsleistung, Zeit und Ort für den Beginn ihrer Ausführung erzielt sein. Es muß der Bestimmungsort, der einzuschlagende Weg, der Name des Schiffes, mit dem die Beförderung erfolgen soll, der Raum, der dem Reisenden allein oder zusammen mit anderen zur Verfügung zu stellen ist, und, soweit eine Verpflichtung des Verfrachters zur Uebernahme

[1]) B.G.B. § 125, Satz 2. — [2]) B.G.B. § 368 1.
[3]) Ausw.-G. § 22. — [4]) Goetsch, § 22; Ausw.-G. § 23.

der Beköstigung des Reisenden begründet wird, ihre Beschaffenheit festgesetzt sein. Die Höhe des vom Reisenden zu zahlenden Ueberfahrtsgeldes muß vereinbart sein; es braucht zwar nicht ausdrücklich bestimmt zu sein. Da die Beförderungsleistung des Verfrachters in der Regel nur gegen Entgelt zu erwarten ist, so gilt die Vermutung, daß es stillschweigend vereinbart ist.[1])

Der Ueberfahrtsvertrag wird vom Reisenden entweder mit dem Verfrachter selbst, mag es der Reeder des Schiffes oder ein Dritter sein, welchem das Schiff verfrachtet ist, oder mit dem Schiffer abgeschlossen. Mit dem Schiffer kann dies im Heimathafen jedoch nur dann geschehen, wenn dieser auf Grund einer Vollmacht handelt oder ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorliegt.[2]) Außerhalb des Heimathafens ist der Schiffer zum Abschluß von Ueberfahrtsverträgen befugt, soweit die Ausführung der Reise die Notwendigkeit mit sich bringt.[3]) Hat der Reeder diese Befugnisse des Schiffers beschränkt, so kann er die Nichteinhaltung der Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Reisenden bekannt waren.[4])

Bei dem Abschluß des Ueberfahrtsvertrages kann auch ein Handlungsagent in Tätigkeit treten. Für den Verfrachter wird bei einer Vermittlung durch seinen Agenten das Geschäft verbindlich, sobald er das Angebot annimmt.[5]) Eine solche Vermittlung liegt vor, wenn der Agent Anträge des Reisenden zu einem Ueberfahrtsvertrage und bei besonderer Ermächtigung Anzahlungen entgegennimmt, Empfangsscheine ausstellt.. Ist der Agent berechtigt, kraft der ihm erteilten Vollmacht im Namen des Verfrachters Ueberfahrtsverträge abzuschließen, so treffen die Rechte und Pflichten aus diesen Verträgen den Verfrachter unmittelbar.

Der Ueberfahrtsvertrag unterliegt grundsätzlich der vollständig freien Ausgestaltung durch den Reisenden und den Verfrachter. Die Parteien können innerhalb der gesetzlichen Grenzen hinzufügen, abändern, weglassen, was sie wollen. Für das Maß dieser Rechte und Pflichten ist dann der Vertrag selbst maßgebend unter Hinzuziehung der Schiffsordnung und

[1]) B.G.B. § 632, Abs. 1. — [2]) H.G.B. § 526.

[3]) H.G.B. § 527; v. Wittken, S. 10; vgl. Pr.A.L.R. II, 8, §§ 1742, 1750 ff.

[4]) H.G.B. § 531. — [5]) Vgl. Staub, § 85.

der Anweisungen des Schiffers; soweit aber die Parteien keine Vereinbarungen getroffen haben, kommen die gesetzlichen Bestimmungen über den Ueberfahrtsvertrag zur Anwendung.

Nach den Grundsätzen von Treu und Glauben gelten die Beförderungsbedingungen, Tarife und Formulare als lex contractus.[1]) Die in diesen Ankündigungen des Verfrachters enthaltenen Angaben werden beim Vertragsabschlusse im großen und ganzen ohne weiteres Bestandteil des Vertrages. Denn sie stellen zur Erleichterung des Verkehrs im voraus und in typischer Weise die Bedingungen fest, unter welchen der Verfrachter Ueberfahrtsverträge abzuschließen gesonnen ist. Sie sind oft auf den Empfangsscheinen mit der Klausel aufgedruckt, daß sich der Reisende durch die Annahme des Scheines ihnen unterwirft. Es ist nicht erforderlich, daß sie ihren Platz auf dem Scheine finden. Zwar ist es bedenklich, wenn der Reisende nicht vorher Gelegenheit hatte, sich damit bekannt zu machen.[2]) Es genügt, wenn sie in ein besonderes Heft gedruckt sind, das dem Reisenden übergeben und auf das bezug genommen ist.[3])

Diese Bedingungen sind demnach, nachdem ein Ueberfahrtsvertrag zustande gekommen ist, für den Verfrachter bindend wie auch für den Reisenden, von dem nach Treu und Glauben erwartet werden muß, daß er die ihm gestellten Vertragsbedingungen geprüft hat.[4]) Der Verfrachter darf ohne weiteres annehmen, daß der Reisende sie gelesen und gebilligt hat; er muß aber den Beweis führen, daß er sie dem Reisenden ausgehändigt hat. Es würde jedoch nicht angängig sein, daß der Verfrachter sich auf Bestimmungen in den Ueberfahrtsbedingungen beruft, die der Reisende nur bei Anwendung besonderer Sorgfalt entdecken konnte und welche in den Bedingungen dieser Art nicht üblich sind.[5]) Der Reisende kann diese Bedingungen nur dahin verstehen, daß der von ihm mit dem Verfrachter abzuschließende Vertrag als in Gemäßheit dieser im voraus aufgestellten Bestimmungen geschlossen gelten soll, sofern nicht hiervon abweichende Vereinbarungen getroffen sind. Hiernach ist es auch nicht Sache des Verfrachters, beim Abschlusse des Vertrages hervorzuheben, daß er ihn auf Grund dieser Bedingungen schließe, sondern der

[1]) Wüstendorfer, S. 187; Senff A. II, Nr. 86; R.G. 13, Nr. 77.
[2]) Vgl. Boyens-Lewis, § 665. — [3]) Vgl. Z.H.R. 69, S. 220.
[4]) R.G. 13, Nr. 22; 58, Nr. 38.
[5]) Boyens-Lewis, § 665; Düringer und Hachenburg III, S. 7.

Reisende muß seinen gegenteiligen Willen aussprechen, wenn er jene Bedingungen nicht als einen Teil des abzuschließenden Vertrages gelten lassen will.

Die Rechtsgültigkeit dieser Bedingungen besteht insoweit, als sie nicht gegen die guten Sitten verstoßen. So dürfte eine Beschränkung der Haftung des Verfrachters zulässig sein, dagegen die Ausschließung jeder Haftung, insbesondere für den Tod oder die Verletzung eines Reisenden nicht als zulässig anerkannt werden.[1]) Hierin dürfte dem Reisenden eine erhöhte Schutzbedürftigkeit zugebilligt werden müssen.

Die Rechtsbeziehungen zwischen den Parteien erschöpfen sich nicht immer in der Erfüllung der einzelnen im Ueberfahrtsverträge beim Vertragsabschlusse schon endgültig festgelegten Leistungen. Der Vertrag läßt die individuellen Verhältnisse und Ansprüche des einzelnen Reisenden unberücksichtigt. Aus der Notwendigkeit, auch die individuellen Bedürfnisse des einzelnen zu befriedigen, hat sich die Anknüpfung weiterer Rechtsbeziehungen entwickelt. Ihren Gegenstand bilden Leistungen mannigfacher Art, die ausschließlich der Aufenthalt des Reisenden auf dem Schiffe mit sich bringt. Voraussetzung für sie ist, daß sie nicht einen Teil der Verbindlichkeiten des Ueberfahrtsvertrages selbst darstellen und durch ihn, ohne daß es noch weiterer Rechtshandlungen der Parteien bedürfte, eine Erfüllungspflicht für den Verfrachter bereits begründet ist. Diese weiteren Rechtsbeziehungen entstehen aus besonderen Vertragsanträgen; ihnen gemeinsam ist, daß sie den Abschluß des Ueberfahrtsvertrages voraussetzen und erst nach ihm begründet werden.

Die vorhin[2]) erwähnten Urkunden, der Empfangsschein (Annahmeschein, Passageanweisung) und die Schiffskarte (Schiffsfahrschein), haben, obschon sie den Vertrag nicht zur Entstehung bringen, doch rechtliche Bedeutung, wovon im Anschluß an die bisherigen Ausführungen gesprochen werden möge. Der Empfangsschein wird dem Reisenden ausgestellt, nachdem er den Ueberfahrtsvertrag, sei es mit dem Verfrachter selbst oder auch mit seinem Vertreter abgeschlossen und das Ueberfahrtsgeld ganz oder zum Teil bezahlt hat; es bekennt der Verfrachter darin den Empfang des Ueberfahrtsgeldes für die in ihm angegebene Reise. Sind bei seiner Aus-

[1]) Vgl. Schauer in L.Z. 1912, S. 589; abw. Wüstendorfer II, S. 500.
[2]) oben S. 36.

stellung auch im wesentlichen schon alle Rechtsbeziehungen zwischen den Parteien festgelegt, so ist doch die Ausfertigung der Schiffskarte im Verkehr nicht nur üblich, sondern sogar Voraussetzung für den Antritt der Reise. Ihre Ausgabe erfolgt an den Reisenden vor der Abreise auf Grund und gegen Rückgabe des Empfangsscheines. Durch sie legitimiert der Verfrachter den Reisenden als den zu der darin bezeichneten Reise Berechtigten.

Es ist schon gesagt[1]), daß der Reisende einen Anspruch auf Ausstellung eines Empfangsscheines hat. Hat der Verfrachter in dem Vertrage den Reisenden verpflichtet, vor Antritt der Reise den Empfangsschein gegen eine Schiffskarte auszutauschen und den Antritt der Reise hiervon abhängig gemacht, so hat der Reisende aus dem Vertrage einen Anspruch auf die Schiffskarte. Dem Verfrachter obliegt dann die Pflicht, ihm die Schiffskarte auszustellen.

Der Unterschied zwischen dem Empfangsschein und der Schiffskarte liegt darin begründet, daß der Geltungsbereich des Empfangsscheines für den Ueberfahrtsvertrag in der Regel auf die Zeit vor dem Antritt der Reise beschränkt ist und in ihm dem Reisenden die Rechtspflicht auferlegt wird, ihn zur Geltendmachung seines Ueberfahrtsanspruches vor der Abreise gegen die Schiffskarte einzutauschen. Hierbei ist er im allgemeinen verpflichtet, sich über seine Person nicht so sehr als Inhaber des Scheines als vielmehr in seiner Stellung als Reisender auszuweisen. Verleiht der Empfangsschein dem Reisenden das Recht und die Pflicht, die Aushändigung der Schiffskarte vom Verfrachter zu verlangen, so berechtigt ihn die Schiffskarte, unmittelbar die Beförderungsleistung selbst zu fordern. Sie ermächtigt ihn zum Besteigen des Schiffes und zur Ueberfahrt selbst; sie gewährt ihm durch ihre Vorlegung die Möglichkeit der Geltendmachung seines Anspruches auf die Einräumung des ihm darin zugesicherten Platzes. Sie stellt dann die endgültige, für die Verwertung des Vertragsanspruches selbst entscheidende Urkunde dar.

Abgesehen von diesem Unterschiede sind beide Papiere einander wesensähnlich und ist die rechtliche Bedeutung dieselbe. Da jede dieser Urkunden dem Reisenden nur ausgehändigt wird, wenn er das Ueberfahrtsgeld entrichtet hat, so versetzt ihr Besitz den Reisenden hinsichtlich des Beweises der

[1]) oben S. 36.

Zahlung in eine gleich günstige Lage wie eine Quittung.[1]) In ihr bekennt der Verfrachter, daß entsprechend der Höhe des entrichteten Ueberfahrtsgeldes die Schuld des Reisenden, soweit sie sich in Geld verkörpert, erloschen ist, der Reisende nur noch sein Gläubiger ist. Doch eine reine Quittung im Sinne von § 368 B.G.B. ist sie nicht.

Ihre rechtliche Bedeutung erschöpft sich nicht in dieser Beurkundung. Mit ihrer Erteilung ist zwar die Einigung zwischen dem Reisenden und dem Verfrachter über den Vertrag nicht erst erfolgt. Sie setzt vielmehr unbedingt voraus, daß der Ueberfahrtsvertrag schon vorher zustande gekommen ist und der Reisende demgemäß das Ueberfahrtsgeld ganz oder teilweise entrichtet hat. Somit ist aus ihrer Ausstellung ohne weiteres auf den Abschluß des Vertrages zu schließen; dafür liefert sie zugleich demnach den Beweis. Wesentlich ist für den Inhalt und die Auslegung des Vertrages, daß in der Regel, soweit nicht auf die Ueberfahrtsbedingungen nur verwiesen wird, in ihr auch die Bedingungen, unter welchen der Vertrag vereinbart ist, zusammengefaßt sind. In allen Fällen stellt sie ein Bekenntnis des Verfrachters zu einer Schuld gegenüber dem Reisenden dar und enthält das Versprechen des Verfrachters zu einer Beförderungsleistung, für welche die Gegenleistung vom Reisenden schon bewirkt ist.

Jede der beiden Urkunden ist Trägerin des Rechtes auf Beförderung in dem Sinne, daß, wenngleich der Beförderungsanspruch schon vor ihrer Verausgabung vom Reisenden erworben ist, seine Ausübung jedoch durch ihre Innehabung und Vorlegung bedingt wird.[2]) Andererseits ist sie als hinreichender Ausweis für die Berechtigung des Reisenden zur Ueberfahrt zu betrachten. Der Verfrachter und der Schiffer können aus ihr feststellen, welchen Anspruch auf Beförderung der Reisende durch die Zahlung des Ueberfahrtsgeldes erworben hat. Der Reisende braucht zur Ausübung seines Rechtes beim Antritt der Reise nicht ohne weiteres auf den zugrunde liegenden Ueberfahrtsvertrag zurückzugreifen. Es genügt vielmehr seine Berufung auf das in der Urkunde verbriefte Versprechen. Die Beziehung zum früher abgeschlossenen Beförderungsvertrag ist hierbei von untergeordneter Bedeutung. Darin ruht die privatrechtliche Bedeutung der Urkunde. Sie stellt so als eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Subjekt

[1]) Vgl. Staub, § 472. — [2]) Vgl. Moratzky, § 6.

sie bestimmt und dessen Verwertung durch die Innehabung bedingt ist, ein Wertpapier dar.[1])

Der Verfrachter ist nur demjenigen zu leisten verpflichtet, welcher die Urkunde vorlegt; diese Vorlegungspflicht des Reisenden ist bedingt durch eine vorher darauf gerichtete Aufforderung des Verfrachters oder seines Vertreters. Die Aushändigung an den Verfrachter ist insoweit wohl nicht erforderlich, als zunächst nur teilweise geleistet werden soll, wie bei den Ueberfahrtsverträgen, bei welchen zugleich die Beförderung an einen bestimmten Ort und die Rückfahrt von dort zum Ausgangspunkt der Reise vereinbart ist. Den Anspruch auf die Beförderung kann der Reisende schlechthin nicht ohne sie geltend machen.[2]) Jedenfalls ist in dem entscheidenden Augenblick, wo er durch Besteigen des Schiffes seinen Beförderungsanspruch geltend macht, ein anderer Beweis ausgeschlossen; es kann grundsätzlich bei dem Umfang und der Schnelligkeit des Verkehrs dem Verfrachter oder dem Schiffer nicht zugemutet werden, lediglich der reinen Zusage des Reisenden, er sei der zur Ueberfahrt Berechtigte, Glauben zu schenken oder auch nur auf eine Prüfung dieser Angaben einzugehen. Wenn es im Belieben des Verfrachters steht, diesen Grundsatz zu durchbrechen und den Anspruch eines zur Ueberfahrt Berechtigten, dessen Urkunde vielleicht abhanden gekommen ist, zu befriedigen, so ändert sich die Rechtsnatur der Urkunde als Wertpapier dadurch nicht. Bei einem Verluste der Urkunde ist erforderlich, daß dem Reisenden eine neue Urkunde ausgestellt wird, auf Grund deren die Beförderung dann erfolgt. Mit dem Untergang oder Verlust der alten Urkunde geht zwar der Anspruch des Reisenden gegen den Verfrachter nicht unter. Die Verpflichtung aus dem materiellen Vertrage besteht fort. Wohl aber kann der Beförderungsanspruch nicht mehr ohne weiteres geltend gemacht werden.

Die Verwertung der Wertpapiere kann durch die tatsächliche Ausübung der in ihnen verbrieften Rechte und durch Uebertragung erfolgen. Die persönliche Ausübung der Rechte durch den rechtmäßigen Inhaber des Papiers dürfte im allgemeinen frei von Schranken sein. Der Reisende kann, sobald er den Vertrag für seine Person abgeschlossen hat, für sich

[1]) Vgl. Gierke, Deutsches Privatrecht II, § 108; Brunner, S. 147 ff; Jacobi, § 5. — [2]) Abw. Burchard, § 3.

ohne weiteres Erfüllung der in der Urkunde bezeichneten Leistung fordern.[1]) Es bleibt aber derjenige, welcher für seine Person und eine Mehrzahl von anderen Reisenden (z. B. Familienangehörige, Bedienung) Ueberfahrtsverträge abschloß, auch nach der Erteilung besonderer, auf die Namen der einzelnen Reisenden lautenden Urkunden zur Geltendmachung der Rechte aus den von ihm abgeschlossenen Verträgen befugt. Die einzelnen Reisenden treten nunmehr nicht als alleinige Kontrahenten in ein Vertragsverhältnis zum Verfrachter ein; ebensowenig werden sie selbständig für die Entrichtung des Ueberfahrtsgeldes verantwortlich.[2])

Grundsätzlich ist der Reisende, wenn der Ueberfahrtsvertrag in Hinsicht auf die zu befördernde Person unbestimmt geschlossen ist, frei befugt, das Recht auf die Ueberfahrt an einen andern abzutreten.[3]) Ist die Urkunde ausdrücklich auf den Inhaber ausgestellt, so ergibt sich dies schon aus § 793 I B.G.B. Aus der Urkunde ist dann berechtigt, wer über sie verfügen kann. Das Verfügungsrecht bestimmt sich nach sachenrechtlichen Grundsätzen. Es liegt ein Inhaberpapier vor. Wer sich dem Verfrachter mit der Urkunde stellt, ist auch von ihm zu befördern. Doch steht dem Verfrachter ein beanstandungsrecht zu: er kann die Leistung verweigern, wenn der Inhaber zur Verfügung über die Urkunde nicht berechtigt ist.[4]) Hierin liegt aber keine allgemeine Prüfungspflicht für ihn begründet. Er ist aber zur Verweigerung der Leistung verpflichtet, wenn der Nichtgebrauch seines Rechtes, die Leistung an den Inhaber, von dem er weiß, daß er das Recht aus dem Papier unbefugt ausübt, zu verweigern, wider Treu und Glauben verstieße. Durch die bewußte Leistung an einen Nichtberechtigten wird er von seiner Vertragspflicht nicht frei, vielmehr dem Berechtigten gegenüber ersatzpflichtig.[5])

---

[1]) Zur Leistungsverweigerung dürfte der Verfrachter nur aus höheren Interessen berechtigt sein, z. B., wenn der Reisende bei Beginn der Ueberfahrt mit einer ansteckenden Krankheit behaftet ist.

[2]) Hamb. Handels-G.-Z. 1870, Nr. 96.

[3]) Prot. S. 2504; vgl. B.G.B. § 807; Burchard, § 4 h; vgl. H.G.B. Niederlande a 523, Belgien a 120, Türkei a 138, Spanien a 695, Aegypten a 135: Der Reisende darf ohne Einwilligung des Schiffers sein Recht auf die Ueberfahrt einem anderen nicht übertragen.

[4]) B.G.B. § 793; Oertmann, § 793.

[5]) Gierke, Privatrecht II, S. 173 f.

Aus der Natur des Vertrages ist zu schließen, daß eine teilweise Abtretung der Urkunde, somit eines Teiles des Beförderungsanspruches nicht statthaft ist. Die Ueberfahrtsleistung als solche bildet zwar keine geschlossene Einheit: sie ist zusammengesetzt aus einer großen Reihe von eng miteinander zusammenhängenden einzelnen Handlungen. Jede Einzelhandlung ist für sich zwar selbständig und wird mit ihrer Entstehung in der Regel gleich verbraucht, aber durch den Willen der Parteien sind alle Handlungen an eine bestimmte Reihenfolge gebunden, welche eine Trennung ausschließt. Ihre Summe ergibt erst den durch den Vertrag erstrebten Erfolg. Es werden zwar nicht in allen Fällen die einzelnen Beförderungsleistungen in ununterbrochener Folge vom Verfrachter zu erfüllen sein. Durch die Uebereinkunft der Parteien können Pausen in der Erfüllung der Beförderungsleistung eintreten; sie wird dann vertragsmäßig in Teile zerlegt.[1]) Dies gilt bei Rundreisen, bei denen das Schiff entsprechend dem Zwecke der Reise verschiedene Häfen anläuft, insbesondere aber bei Rückfahrkarten, wenn der Verfrachter dem Reisenden nach der Ausführung der Hinfahrt eine gewisse Pause bis zum Antritt der Rückreise zu machen gestattet. Wennschon die Beförderungsleistung so in Einzelhandlungen zerfällt, so dürfte doch bei dem Beförderungsanspruch als solchem rechtlich eine Teilbarkeit, somit auch die Abtretung eines Teilanspruches ausgeschlossen sein. Ist die Reise von einer bestimmten Person erst einmal angetreten, so haften die Verpflichtungen derart eng an den Personen der nunmehr fest bestimmten Vertragsteile, daß das Recht auf die Beförderung auch nicht mehr übertragbar sein dürfte. Dies gilt namentlich auch für die Rückreise bei Rückfahrkarten.[2]) Soweit durch den Ueberfahrtsvertrag auch ein Mieteverhältnis begründet ist, ist der Reisende ebensowenig berechtigt, den Gebrauch der gemieteten Sache einem Dritten zu überlassen.[3]) Das Interesse, das der Verfrachter nunmehr an der Person des Reisenden hat, bedarf des Rechtsschutzes; seine Vernachlässigung würde eine Verschlechterung der Lage des Verfrachters herbeiführen. Die Leistung ist einheitlich versprochen, daher muß sie auch einheitlich erfüllt werden. Mit der Inhaberpapiernatur der Urkunde steht diese Ausschließung der Uebertragung

[1]) Göppert, S. 66 ff.
[2]) Prot. S. 2504 ff; Schaps, § 664; Boyens-Lewis, § 664.
[3]) B.G.B. § 549.

nach dem Antritt der Reise nicht in Widerspruch. Der Verfrachter verspricht eben nur, jedem Inhaber bis zum Beginn der Reise verpflichtet sein zu wollen. Mit dem Antritt der Reise vollzieht sich die Umwandlung der Urkunde aus einem Inhaberpapier in eine hinsichtlich der Verwertung auf die Person dieses Reisenden beschränkte Urkunde.[1])

Der Anspruch auf die Beförderung ist aber auch, sobald er unübertragbar geworden ist, nicht mehr pfändbar. Er gehört dann auch nicht mehr zur Konkursmasse des Reisenden. Ist aber beim Ausbruch des Konkurses die Reise noch nicht angetreten, so kann die bereits gelöste Schiffskarte zugunsten der Konkursmasse unter Umständen veräußert oder anderweitig benutzt werden. Auch der Anspruch auf Rückzahlung des Ueberfahrtsgeldes gehört zur Konkursmasse.[2])

Durch die tatsächliche Gestaltung der Ueberfahrtsverträge wird aber der Grundsatz der freien Uebertragbarkeit der Urkunden vor dem Antritt der Reise in der Regel durchbrochen: Es wird der Reisende im Ueberfahrtsvertrage genannt. Das Gesetz sieht diesen Vertrag dann als mit Rücksicht auf die Person des Reisenden geschlossen an. Es erklärt den Anspruch auf Beförderung auch vor dem Antritt der Reise für unübertragbar.[3]) In der Regel wird dem Reisenden die Uebertragung von vornherein auch vertragsmäßig untersagt. Der Reisende ist somit nicht berechtigt, eine andere Person für sich eintreten zu lassen und auf Grund eines Vertrages, welchen er für seine Person abgeschlossen hat, ihre Beförderung zu begehren.[4]) Dies dürfte auch dann gelten, wenn über den mündlich mit einem Reisenden geschlossenen Vertrag keine Urkunde ausgestellt ist. Nach den Grundsätzen von Treu und Glauben ist dieser Vertrag nur auf die Beförderung dieser bestimmten Person gerichtet.

Die Beschränkung auf eine bestimmte Person kann auch nachträglich erfolgen. H.G.B. § 664 greift auch dann Platz, wenn nach Abschluß des Vertrages das Recht aus ihm auf eine bestimmte Person übertragen ist. Dies liegt vor, wenn die zunächst auf den Inhaber lautende Karte später auf eine bestimmte Person überschrieben oder gegen eine andere, eine bestimmte Person bezeichnende Karte ausgetauscht wird.

[1]) Moratzky, § 11.
[2]) Vgl. Düringer und Hachenburg III, S. 701 f.
[3]) H.G.B. § 664. — [4]) Prot. S. 2504.

Als Wertpapier stellt diese Urkunde dann ein Rektapapier dar. Die durch den Ueberfahrtsvertrag übernommenen Verpflichtungen haften an den Personen der Vertragsteile. Nur der in der Urkunde genannte Reisende erhellt aus ihr als Berechtigter. Die Geltendmachung des Anspruchs auf die in ihr bezeichnete Leistung setzt wiederum ihren Besitz voraus. Die Gebundenheit ist hier derart fest ausgeprägt, daß weder vor noch nach dem Antritt der Reise die Ansprüche durch Abtretung ohne Zustimmung des andern Teiles übertragen werden können. Eine einseitige Verfügung des einen oder andern Teiles hat demnach nicht die Wirkung, daß die Rechte und Verbindlichkeiten auf einen Dritten übergehen. Eine Veränderung in den Personen kann vielmehr nur mit beiderseitiger Zustimmung, also im wesentlichen durch die Aufhebung des bestehenden und den Abschluß eines neuen Ueberfahrtsvertrages erfolgen.

Es sei hier noch die Frage berührt, ob der Verfrachter die für ihn gemäß dem Vertrage bestehende Beförderungspflicht übertragen und eine dritte Person für ihn erfüllen kann. Grundsätzlich ist es beim Werkvertrage nach Maßgabe der Verkehrssitte zulässig, daß der Unternehmer bei der Arbeit Gehilfen zuzieht oder auch die Leistung an einen Dritten überträgt.[1]) Die Möglichkeit, an einen Dritten die Vertragserfüllung zu übertragen, ist aber ausgeschlossen, wenn die Verbindlichkeit eine Leistung enthält, welche gerade nur durch die Person des Schuldners und seine Gehilfen gehörig ausgeführt werden kann oder doch bei der Eingehung der Verpflichtung als solche gedacht und verstanden ist. Bei der überseeischen Personenbeförderung dürfte vielleicht im Gegensatz zum Güterfrachtgeschäft eine höchst persönliche Bindung des Verfrachters angenommen werden müssen.[2]) In der Regel wird der Reisende gerade im Vertrauen auf die Zuverlässigkeit des Verfrachters mit ihm den Ueberfahrtsvertrag abschließen; dies hindert aber nicht, daß der Verfrachter sich zur Erfüllung des Vertrages seiner Gehilfen bedient. Wohl aber schließt es eine Uebertragung der Beförderungspflicht auf einen Rechtsnachfolger des Verfrachters aus.

---

[1]) Vgl. Cosack, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts I, § 148; Riezler, § 19 b.

[2]) Vgl. Bruhns, Z.H.R. 21, S. 124 f.

Die Verpflichtungen der Parteien.

§ 5.

1) Die Pflichten des Unternehmers der Beförderung.

Der Ueberfahrtsvertrag verpflichtet den Unternehmer der Beförderung zur Herstellung des in ihm versprochenen Beförderungswerkes.[1]) Er hat das Werk so herzustellen, daß es die zugesicherten Eigenschaften hat und nicht mit besonderen Fehlern behaftet ist.[2]) Nimmt der Reisende das Werk nicht an, weil es vertragswidrig beschaffen ist, so obliegt dem Verfrachter der Beweis der Vertragsmäßigkeit. Die Beweislast geht aber auf den Reisenden über, wenn er es als Erfüllung angenommen hat.[3])

Beim Ueberfahrtsvertrage kann von Fehlern des Beförderungswerkes, welche den Wert oder die Tauglichkeit zu dem gewöhnlichen oder dem nach dem Vertrage vorausgesetzten Gebrauch aufheben oder mindern, sofern überhaupt der Bestimmungsort erreicht wird, schwerlich die Rede sein. Aber eine mangelhafte Ausführung der Beförderung ist trotzdem denkbar.[4]) Es fehlt zwar im allgemeinen die Verbesserungsmöglichkeit; wenn die Beförderung zu Ende ist, kann der Mangel nicht mehr beseitigt werden. Da aber zu dem zu liefernden Werke alle dem Verfrachter während der Ueberfahrt dem Reisenden gegenüber obliegenden Verpflichtungen gehören und erst die Summe der durch die einzelnen Beförderungsstufen herbeizuführenden Erfolge das Werk selbst darstellt, so ist schon in der Nichterfüllung oder mangelhaften Erfüllung der einzelnen Teilleistungen ein Mangel des Werkes zu erblicken. Dies ist namentlich bei den vom Verfrachter zu gewährenden Nebenleistungen (Unterkunft, Beköstigung) in Betracht zu ziehen.

Die Vorschriften über die Gewährleistung für Mängel sind daher insoweit anzuwenden, als nicht die Eigenart des Falles die Anwendbarkeit des einen oder anderen Rechtsbehelfes ausschließt.[5]) Ein Erlaß oder eine Beschränkung der Verpflichtung des Verfrachters, einen Mangel des Werkes zu vertreten,

---

[1]) B.G.B. § 631. — [2]) B.G.B. § 633 I. — [3]) B.G.B. § 363.

[4]) Burchard, § 4 a; abw. Riezler, § 19 c. — [5]) Oertmann S. 719.

ist nichtig, wenn der Verfrachter ihn arglistig verschweigt.[1]) Es stehen dem Reisenden die hieraus abzuleitenden Rechte bei Mängeln jeder Art zu, mögen sie sich an dem Beförderungswerk selbst oder auch an den anderen vom Verfrachter zu gewährenden Leistungen zeigen.[2])

Die Erfüllung des Ueberfahrtsvertrages durch den Verfrachter setzt mit dem Beginn der Reise ein. Zum Inhalt der Erfüllung gehört es, daß der Verfrachter für ein gefahrloses Besteigen des Schiffes durch den Reisenden sorgt. Ebenso hat er ein sicheres Aussteigen am Bestimmungsorte zu gewähren; auch die Ausbootung des Reisenden gehört zur Vollendung der Ueberfahrt.[3]) Ueber diese Verbindlichkeiten hinaus ist er nach allgemeinen Grundsätzen auch verpflichtet, die zum Schiffe führenden, noch zum örtlichen Bereich der Anlagen seines Betriebes gehörenden und in seinem Eigentume stehenden Zugänge und andere im Interesse des Reisenden erforderlichen Anlagen in einem verkehrssicheren Zustande zu erhalten.[4]) Auf diesen Wegen ist der Reisende regelmäßig in seiner Bewegungsfreiheit und Selbständigkeit nicht beschränkt. Hier handelt es sich um vertragliche Nebenleistungen des Unternehmers, die der Beförderung vorangehen oder folgen. Stößt dem Reisenden hierbei ein Unfall zu, so ist daraus noch nicht zu folgern, daß der Verfrachter seine Vertragspflicht verletzt habe. Die Beweislast trägt daher der Reisende.

Soweit nicht Abweichendes vereinbart ist, kann die Leistung nur mit dem im Vertrage genannten Schiffe erfüllt werden.[5]) Der Prüfung im einzelnen Falle unterliegt die Frage, ob der Vertrag über die Beförderung mit einem bestimmten Schiffe vom Reisenden gerade mit Rücksicht auf die Tüchtigkeit des

---

[1]) B.G.B. § 637.

[2]) Die notwendige Ausbesserung des Schiffes und ihre Folgen können sich, sofern nicht § 671 H.G.B. vorliegt, als einen Mangel oder eine nicht rechtzeitige Herstellung des Werkes darstellen. Bildet der dadurch herbeigeführte Aufenthalt einen Werkmangel, so kann der Reisende vom Verfrachter, wenn dieser den Umstand, der die Ausbesserung nötig machte, zu vertreten hatte, Ersatz des ihm erwachsenen Schadens, also auch der ihm durch Unterkunft, Verpflegung entstandenen Unkosten verlangen. B.G.B. § 635; vgl. Burchard, § 4 g. — [3]) Hans. G.-Z. 1903, Nr. 36.

[4]) Vgl. Z.H.R. 21, Nr. 99; R.G. 50, S. 398; 53, S. 57.

[5]) Vgl. H.G.B. § 668.

Schiffers[1]) geschlossen ist und demnach die Erfüllung des Ueberfahrtsvertrages unter der Führung des Schiffes durch einen anderen Schiffer abgelehnt werden darf. Im allgemeinen wird der Reisende nicht berechtigt sein, die Annahme der Leistung auf Grund dieser Aenderung zu verweigern. Doch besteht immerhin für ihn die Möglichkeit des Nachweises, daß ein rechtlich zu schützendes Interesse vorliegt, welches ihn zur Ablehnung berechtigt.

Der Ueberfahrtsvertrag begründet gemäß der Natur der in ihm versprochenen Leistung für den Verfrachter die Verpflichtung, zur Ausführung der Reise ein Schiff zu stellen, das zur Beförderung des Reisenden für die vereinbarte Ueberfahrt geeignet ist. Dies ist eine stillschweigende Voraussetzung des Vertrages, welche sich aus den Bedürfnissen und Anschauungen des Verkehrs ergibt. Der Reisende kann verlangen, daß die Ueberfahrt mit einem Schiffe erfolgt, dessen Beschaffenheit die übliche Gewähr dafür bietet, daß es die voraussehbaren gewöhnlichen Gefahren der Seefahrt, die es vorhat, bestehen kann und der Reisende unversehrt an den Bestimmungsort gelangt.[2]) Auch eine Ueberlastung des Schiffes mit einer zu großen Zahl von Reisenden, durch welche die polizeilich festgesetzte Höchstzahl überschritten wird, darf nicht vorliegen.[3]) Es ist zu berücksichtigen, daß die erforderliche Vorsorge für die Sicherheit des Reisenden bei Seegefahr getroffen sein muß.[4]) Stellt der Verfrachter ein solches Fahrzeug

[1]) Der Schiffer ist im Innenverhältnisse Angestellter des Verfrachters, nach außen hin sein Vertreter. Ihm gegenüber hat der Reisende nach § 512 H.G.B. die Stellung eines Reiseinteressenten. Ein Rechtsverhältnis zwischen dem Reisenden und Schiffer wird erst durch die Ausführung des Vertrages begründet. Die Pflichten des Schiffers bestehen darin, daß er bei der Ausführung des Ueberfahrtsvertrages die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat (H.G.B. §§ 511 ff, 535 ff). Es macht keinen Unterschied aus, ob der Verfrachter zugleich Reeder des die Beförderung ausführenden Schiffes ist oder nicht. Vgl. Boyens-Lewis, § 676; Prot. S. 2533; H.G.B. § 512; Perels in Z.H.R. 57, S. 387 ff.

[2]) Vgl. R.G. 70, Nr. 28.

[3]) Boyens-Lewis, § 664; Brandis II, § 24; vgl. Recht 1911 Nr. 1641.

[4]) Es sind hierbei heranzuziehen die Vorschriften der Versicherungsgesellschaften, der Seeberufsgenossenschaft über die Sicherheitsvorrichtungen, z. B. Ausrüstung des Schiffes mit Rettungsbooten, drahtloser Telegraphie, Schotteneinteilung. Vgl. Internat. Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1914.

nicht zur Verfügung, so darf der Reisende diese Erfüllung des Vertrages ablehnen.[1]) Denn es kann ihm nicht zugemutet werden, die Reise anzutreten, wenn das Schiff unsicher ist. Bei der Seeuntüchtigkeit des Schiffes wird zwar wie nach § 559 H.G.B. für Frachtgut jeder Art, so auch für Reisegut, sonst aber z. B. für Körperverletzung des Reisenden nicht unbedingt gehaftet, sondern nur bei Verschulden des Verfrachters, also besonders, wenn der Verfrachter oder der Schiffer den Mangel kannte oder kennen mußte.

Die Erfüllungspflicht begreift die Verpflichtung des Verfrachters in sich, das Werk rechtzeitig herzustellen. Der Verfrachter darf die Reise nicht früher, als festgesetzt und üblich, und nicht später, als im Ueberfahrtsvertrage vereinbart ist, antreten oder fortsetzen. Diese Verpflichtung kann aber durch zufällige Ereignisse beschränkt werden. Nach § 242 B.G.B. ist auf die besonderen Umstände des einzelnen Falles und die Verkehrssitte Rücksicht zu nehmen. Das Schiff muß zur festgesetzten Zeit, wenn Wind und Wetter es erlauben, in See gehen. Hierüber entscheidet das sachkundige Ermessen des Schiffers. Daß der Abfahrt ungewöhnliche Umstände entgegenstanden, muß der Schiffer beweisen.[2]) Auf Grund der Bekanntgabe eines festen Fahrplans oder einer Anzeige der Abfahrtszeit wird die Einhaltung des darin mitgeteilten Zeitpunktes aber noch nicht zu einem Vertragsbestandteil, so daß ein Fixgeschäft ohne weiteres gegeben wäre. Dazu bedarf es einer besonderen Vereinbarung.[3]) Ist kein Zeitpunkt für den Beginn der Reise vereinbart, so dürfte ein Entschädigungsanspruch für nicht rechtzeitige Abfahrt nicht bestehen.[4]) Inwieweit Unterbrechungen in der Ausführung des Vertrages zulässig sind, entscheidet die Ueblichkeit und der aus den Umständen zu entnehmende Parteiwille. Wenn für die Vollendung der Ueberfahrt kein Zeitpunkt vereinbart ist, so darf der Verfrachter die Zeit beanspruchen, welche zur Ausführung erforderlich ist. Ist die Rückfahrtszeit vorher bestimmt, so kann der Reisende die Verschiebung der Rückreise nicht deshalb fordern, weil ohne sie der Hauptzweck der Reise vereitelt würde.[5])

[1]) Ueber die Lage der Reisenden an Bord „bewaffneter Kauffahrteischiffe" vgl. D.J.Z. 20, S. 537 f. — [2]) Seebohm, Nr. 145.
[3]) Wüstendorfer, S. 188; Hans. G.-Z. 1898, Nr. 105.
[4]) Hans. G.-Z. 1892, 96.
[5]) Brandis II, § 24; Seuff. A. 46, Nr. 183.

Während der Ueberfahrt darf grundsätzlich nicht von dem der Reise entsprechenden Seewege abgewichen und kein Hafen angelaufen werden, welcher nicht im Ueberfahrtsvertrage angegeben ist.[1]) Entsprechend den Witterungsverhältnissen werden oft ganz verschiedene Wege nach demselben Orte eingeschlagen. Der Schiffer ist nicht gerade verpflichtet, den nächsten Weg zu wählen, sondern es kann von ihm nur verlangt werden, daß er einen üblichen oder doch zweckmäßigen Weg einschlage. Es erscheint daher nicht bedenklich, wenn er bei der Erfüllung eines ohne Beschränkung auf einen bestimmten Reiseweg geschlossenen Vertrages trotz eines damit verbundenen Umwegs auch andere Hafenplätze aufsucht.[2]) Die Sachlage kann ihm sogar gebieten, um das Leben und die Gesundheit der ihm anvertrauten Reisenden nicht zu gefährden, nicht den nächsten Weg zu wählen, sondern einen Umweg zu machen.[3]) Wenn so eine Verzögerung in der Ueberfahrt entsteht, so können daraus keine Rechte hergeleitet werden. Beschließt der Schiffer vollends unter kritischen Umständen, einen Nothafen anzulaufen, so ist darin nur das Verhalten eines ordentlichen Schiffers zu erblicken.[4]) Das Einlaufen in den Nothafen darf aber nicht wegen mangelhafter Ausrüstung erforderlich geworden sein.[5])

Inwieweit dem Reisenden auf dem Schiffe, auf welchem die Beförderung erfolgt, allein oder mit anderen zusammen während der Reise eine Gebrauchsüberlassung von Räumen zu gewähren ist, ergibt sich aus dem Vertrage. In der Regel hat der Verfrachter dem Reisenden auf dem Schiffe einen bestimmten Platz zum Schlafen, zur Niederlegung des Gepäcks und zum Aufenthalt in Gesellschaft zur Verfügung zu stellen. Soweit durch ihn ein Mietverhältnis zwischen dem Reisenden und Verfrachter begründet ist, ist der Verfrachter verpflichtet, dem Reisenden den Gebrauch der vermieteten

[1]) Vgl. Pr.A.L.R. II, § 1756 f.; H.G.B. von Belgien a 126, 129. Türkei a 150; Italien a 586; Aegypten a 148 I; Spanien a 701; Niederlande a 529. — [2]) Vgl. R.G. 10, 32.

[3]) Es hat der Schiffer, sobald er von den auf Grund internationaler Vereinbarung eingestellten Schiffen für den Eisdienst über gefahrdrohende Beobachtungen Nachricht erhalten hat, dies bei seinem Kurse zu berücksichtigen.

[4]) Hamb. Hand.-G.-Z. 1875, Nr. 138.

[5]) Vgl. Ausw.-G., § 34; Hans. G.-Z. 1913, Nr. 19.

Sache während der Mietezeit zu gewähren;[1]) es treffen ihn alle Pflichten eines Vermieters. Während der Mietezeit hat er insbesondere auch die Sache in einem zu dem vertragsmäßigen Gebrauche geeigneten Zustande zu erhalten.[2])

Der Verfrachter hat die Verpflichtung, für die körperliche Sicherheit des Reisenden zu sorgen; die Beförderung ist ohne Gefährdung seiner Gesundheit auszuführen und der Reisende vor unverschuldeten Beschädigungen infolge mangelhafter Einrichtungen des Schiffes oder schuldhaften Verhaltens der Schiffsbesatzung zu bewahren.[3]) Für den Umfang seiner Sorgfaltspflicht gelten die allgemeinen Rechtsgrundsätze, insbesondere ist § 242 B.G.B. entscheidend. Der Reisende darf nach der Verkehrssitte darauf rechnen, daß ihm, soweit die Witterung es erfordert und die Technik es gestattet, angemessen erwärmte Räumlichkeiten zum Aufenthalt angewiesen werden.[4]) Es handelt sich hierbei nicht nur um eine dem Reisenden zu gewährende Annehmlichkeit; sondern, wie die Beleuchtung ohne besonderes Entgelt gewährt wird, so hat der Verfrachter den Reisenden auch gegen Kälteeinwirkungen zu schützen. Die gleiche Fürsorgepflicht greift Platz hinsichtlich der Einwirkungen allzu großer Wärme: es ist der Reisende durch geeignete Kühl- und Lüftungsanlagen zu schützen. Es ist Pflicht des Verfrachters, allen Gefahren für die Gesundheit des Reisenden vorzubeugen. Soweit ein ursächlicher Zusammenhang zwischen einer Erkrankung des Reisenden und einem Verschulden des Verfrachters besteht, hat der Verfrachter für den Schaden einzustehen.[5])

Aus dem Vertrage ergibt sich weiter, ob dem Reisenden während der Ueberfahrt Beköstigung gebührt und von welcher Beschaffenheit sie sein soll. Fehlt eine Vereinbarung der Parteien, welche dem Verfrachter die Beköstigung des Reisenden auferlegt, so dürfte die Vermutung begründet sein, daß sie der Verkehrssitte entsprechend je nach dem Umfang der Reise, der Art der Beförderung vom Verfrachter mitübernommen und auch im Ueberfahrtsgelde berücksichtigt ist.[6]) Es kann aber diese Regel derart durchbrochen sein, daß der Verfrachter es

[1]) B.G.B. § 535. — [2]) B.G.B. § 536.

[3]) Vgl. Staub, § 472; Recht 1907, Nr. 1133; R.G.R. Kom., § 631.

[4]) Vgl. Seuff. A. 70, Nr. 55.

[5]) Vgl. D.J.Z. 11, 481; Schaps, S. 536; R.G. 69, 361; Seehohm, Nr. 144.

[6]) Vgl. H.G.B. von Spanien a 702; Italien a 588; Belgien a 121; Portugal a 573; abw. Aegypten a 142; Niederlande a 530 I.

an das Belieben des Reisenden stellt, den Ueberfahrtsvertrag einschließlich oder ausschließlich Beköstigung abzuschließen.[1]) Dem Reisenden wird auf Grund seines Verzichtes auf die der Regel nach gewährte Verpflegung eine entsprechende Ermäßigung des Ueberfahrtsgeldes zugebilligt; er wird dann als Gast des auf dem Schiffe eingerichteten Wirtschaftsbetriebes „gebucht". Die reine tatsächliche Monopolstellung des Verfrachters auf dem Schiffe verpflichtet diesen zwar noch nicht, während der Ueberfahrt Verträge mit dem Reisenden zu schließen, auf Grund deren er ihm Beköstigung zu gewähren hat. Soweit jedoch dem Reisenden nicht Selbstverpflegung gestattet ist, dürfte es Gegenstand der Fürsorgepflicht des Verfrachters für das Wohl des Reisenden sein, daß er Vertragsanträge des Reisenden über die Gewährung von Beköstigung während der Ueberfahrt annimmt. In gleicher Weise ist die entgeltliche Verabfolgung alkoholischer und mineralischer Getränke an die Reisenden zu beurteilen; sie bildet nicht Gegenstand der allgemein vom Verfrachter übernommenen Beköstigung der Reisenden. In der Regel ist die Mitnahme eigener Getränke zum Verbrauch während der Reise untersagt. Soweit nun die Bedürfnisse der Reisenden in dieser Hinsicht durch die ihnen gemäß dem Vertrage gebotene Beköstigung nicht befriedigt werden, besteht für sie nur die Möglichkeit, mit dem Verfrachter Verträge dieser Art abzuschließen. Kraft der im Ueberfahrtsvertrage übernommenen Fürsorgepflicht ist der Verfrachter zum Abschluß dieser Verträge verpflichtet; dem Reisenden liegt dagegen die Entrichtung des festgesetzten Entgeltes ob.

Dieselben Grundsätze gelten auch für Verträge anderer Art und anderen Inhalts, soweit sie das Ueberfahrtsgeschäft mit sich bringt, wie die Vermietung von Deckstühlen, Sicherheitsschränken, Dienstleistungen der Friseure, Schneider, Masseure, Uebermittlung von Funkentelegrammen. Eine Zurückweisung der Annahme des vom Reisenden gestellten Vertragsantrages durch den Verfrachter ist nur in engsten Grenzen zulässig; sie kann vielleicht durch Wahrnehmung höherer Pflichten gerechtfertigt sein.[2])

---

[1]) Vgl. Preuß. Entw. z. A.D.H.G.B. a 523; Pr.A.L.R. II, § 1748 ff.

[2]) Der Schiffer hat nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, die entgeltliche Verabreichung alkoholischer Getränke an den Reisenden zu verweigern, wenn dadurch das Leben des Reisenden oder die Ordnung auf dem Schiffe gefährdet wird. O.SeeA.Entsch. in Hansa 1913, Nr. 7.

Eines Vertragsantrages durch den Reisenden bedarf es nicht in den Fällen, wo die Ausführung von Leistungen zwar eine dahingehende Willenserklärung des Reisenden voraussetzt, aber sich als Erfüllung der im Vertrage schon festgesetzten Leistungen darstellt. Hier ist die Verpflichtung des Verfrachters zur Leistung mit dem Abschlusse des Ueberfahrtsvertrages entstanden. Ihre Erfüllung ist nur von der Geltendmachung des Anspruchs durch den Reisenden abhängig. Keinesfalls liegt hierin ein Vertragsantrag. Wenn auch die Unentgeltlichkeit nicht ein entscheidendes Merkmal bildet, so bietet sie immerhin einen gewissen Anhaltspunkt. Zu diesen Leistungen gehört insonderheit die Benutzung der allen Reisenden ohne Entgelt vom Verfrachter zur Verfügung gestellten Einrichtungen wie Bad, Telephon, Turnsaal, Bibliothek. Lehnt der Verfrachter die Erfüllung dieser Ansprüche ab, so verletzt er dadurch seine Vertragspflichten.

Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der ärztlichen Behandlung der Reisenden auf dem Schiffe während der Seereise. Sie bildet gemäß der Natur des Ueberfahrtsgeschäfts allgemein Gegenstand des Ueberfahrtsvertrages selbst und ist unentgeltlich bei den während der Fahrt erkrankten Reisenden. Wenn aber kranke Reisende einen Ueberfahrtsvertrag abschließen, um noch während der Dauer der Krankheit befördert zu werden, so bringt dieses schlüssige Verhalten ihren Willen zum Ausdruck, während der Reise ärztliche Hilfe gegen Entgelt in Anspruch zu nehmen. Diese Behandlung durch den Schiffsarzt geht dann an sich über den Rahmen der Verpflichtungen des Verfrachters aus dem Ueberfahrtsvertrage hinaus; sie ist aber als Voraussetzung für die Ausführung der Ueberfahrt des Reisenden zu betrachten. Somit geht die Verpflichtung des Verfrachters, der mit dem kranken Reisenden den Ueberfahrtsvertrag abschließt, dahin, dem Reisenden auf sein Begehren ärztliche Hilfe zuteil werden zu lassen. Der Reisende hingegen ist bei Zuziehung des Arztes während der Ueberfahrt in diesen Fällen zur Leistung eines Entgeltes verpflichtet.

Die für die Beförderung des Reisegutes geltenden Rechtssätze werden später besonders erörtert werden.

Es haftet der Verfrachter dem Reisenden für den Schaden, den dieser auf der Reise durch die Beförderungsvorgänge oder -einrichtungen erleidet, nach bürgerlichem Recht unter Berück-

sichtigung der allgemeinen seerechtlichen Haftungsgrundsätze.[1]) Diese Haftung des Verfrachters kann nicht deshalb abgelehnt werden, weil der Reisende nicht dauernd wie ein Frachtgut seiner Obhut untersteht: Das Interesse des Reisenden geht nicht allein auf eine tatsächliche Beförderung, sondern vor allem auf die unversehrte Ankunft seiner Person am Bestimmungsorte. Den Reisenden trifft aber die Beweislast dafür, daß er Schaden erlitten hat; weiteren Beweises ist er enthoben. Aus der Tatsache, daß Schaden entstanden ist, rechtfertigt sich zunächst der Schluß, daß der Verfrachter seiner Vertragspflicht nicht genügt hat; dem Verfrachter fällt der Beweis zu, daß er seine Pflicht erfüllt hat und, wenn der Vertrag nicht mehr erfüllt werden kann, diese Unmöglichkeit nicht von ihm zu vertreten ist.[2]) Führt er diesen Beweis nicht, so hat er dem Reisenden den durch die Nichterfüllung entstandenen Schaden zu ersetzen.[3])

§ 6.

b) Die Pflichten des Reisenden.

Der Reisende hat als Besteller des Werkes, der Ueberfahrt, ein Vermögensinteresse an seiner Herstellung. Dem entspricht der Anspruch des Verfrachters als des Unternehmers auf die Gegenleistung des Reisenden, das Ueberfahrtsgeld.[4]) Dies stellt die Vergütung dar, welche dem Verfrachter für die gesamte von ihm übernommene und ausgeführte Beförderungsleistung zusteht.[5]) Im Zweifel umfaßt es auch das Entgelt für die Beförderung des Reisegutes und, wenn es vereinbart ist, die Entschädigung für die Beköstigung des Reisenden während der Ueberfahrt.

Der Rechtsgrund für diese Verbindlichkeit des Reisenden entsteht mit dem Vertragsabschluß. Wenn die Beförderungs-

---

[1]) Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts, § 147; vgl. Gütschow in Jur. Woch. 1912, S. 566 ff. — [2]) R.G. 85, S. 321.

[3]) B.G.B. §§ 280, 282. Vgl. Hans. G.-Z. 1903, Nr. 36; Schaps, S. 537; Seuffert A. 58, 162; Recht 1910, Nr. 1923.

[4]) B.G.B. § 631, Abs. 1.

[5]) Soweit eine Versicherung der Fracht abgeschlossen ist, fällt darunter auch die Versicherung des Ueberfahrtsgeldes. Vgl. H.G.B. §§ 677, 779; Schaps, § 677; Boyens-Lewis, § 677; Schachner, S. 30 f., 165 ff.

leistung den Umständen nach nur gegen ein Entgelt zu erwarten ist, so gilt das Ueberfahrtsgeld als stillschweigend vereinbart.[1]) Die Festsetzung seiner Höhe ist der Vereinbarung überlassen.[2]) Sie braucht nicht fest bestimmt zu sein, muß aber nachträglich bestimmt werden können. Sie richtet sich nach der Entfernung, der Art der Beförderung und dem Maß der bedungenen Nebenleistungen. Für Jugendliche und Dienstboten des Reisenden tritt in der Regel eine Ermäßigung des Ueberfahrtsgeldes ein. Ein Anspruch hierauf besteht für Kinder jedoch nur, wenn bei dem Antritt der Reise das als Grenze festgesetzte Alter noch nicht erreicht ist. Die Frage, ob für ein an Bord während der Ueberfahrt geborenes Kind Ueberfahrtsgeld zu entrichten ist, dürfte wohl zu verneinen sein.[3])

In Ermangelung einer Abrede hinsichtlich der Höhe des Ueberfahrtsgeldes ist, wenn eine Taxe besteht, die taxmäßige Vergütung, in Ermangelung einer solchen die übliche Vergütung als vereinbartes Ueberfahrtsgeld anzusehen.[4]) Ist die übliche Vergütung durch sachverständiges Ermessen festzustellen, so ist auf Gewohnheit, Verkehrssitte, Ortsgebrauch Rücksicht zu nehmen. Es kann hierbei auch die soziale und finanzielle Stellung der Vertragsteile, besonders des Reisenden, von Einfluß sein. Ihre Bestimmung steht im Zweifel dem Verfrachter zu.[5])

Die Vergütung braucht nicht unbedingt in Geld zu bestehen. Es können an sich auch andere Sachen ihren Gegenstand bilden; es kann als Vergütung wieder ein Werk oder eine Verpflichtung zu Dienstleistungen übernommen werden. Doch dürfte im allgemeinen die Vereinbarung der „Passagearbeit", bei welcher der Reisende freie Ueberfahrt dadurch erlangt, daß er während der Reise gleich einem Manne der Schiffsbesatzung Dienste tut, schwerlich in Betracht kommen.[6])

Grundsätzlich geht die Herstellung des Werkes, die Ausführung der Beförderungsleistung, zeitlich voran. Die Vergütung ist in Ermangelung besonderer Vereinbarung bei der

---

[1]) B.G.B. § 632, Abs. 1; vgl. § 650.

[2]) Vgl. Preuß. Entw. z. A.D.H.G.B. a 519; Pr.A.L.R. II, 8, § 1745; Gesetz betr. Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom 2. VI. 1902, § 5.

[3]) Vgl. Boyens-Lewis, § 664; v. Wittken, S. 13.

[4]) B.G.B. § 632, Abs. 2. — [5]) B.G.B. § 316.

[6]) Vgl. Ausw.-G., § 22.

Vollendung der Ueberfahrt zu entrichten.[1]) Hieraus erklärt sich das dem Verfrachter zustehende Pfandrecht am Reisegute.[2]) Ein Recht des Verfrachters, wegen seiner Forderungen den Reisenden selbst zurückzuhalten, besteht jedoch ohne weiteres nicht; dasselbe gilt für diejenigen Kleidungsstücke, die der Reisende beim Verlassen des Schiffes tatsächlich angelegt hat. Durch Uebereinkunft wird jedoch gewöhnlich eine vom Gesetze abweichende Zahlungszeit bestimmt. Insoweit der Reisende nicht schon beim Abschluß des Vertrages und bei der Aushändigung des Empfangsscheines das volle Ueberfahrtsgeld bezahlt hat, ist seine Entrichtung Voraussetzung für die Ausstellung der Schiffskarte.

Dem Ueberfahrtsvertrage ist es als einem Personenbeförderungsvertrage eigentümlich, daß der Reisende bei der Ausführung des Beförderungswerkes im Mittelpunkte steht. Es ergibt sich daher die Notwendigkeit, hierbei dem persönlichen Verhalten des Reisenden Schranken aufzuerlegen. Sofern das Beförderungswerk dem Reisenden nicht verloren gehen soll, muß er bei seiner Herstellung zugegen sein: er muß sich rechtzeitig vor dem Beginn der Reise an Bord des Schiffes oder an den Ort, von dem er vertraglich zu befördern ist, begeben und während der Ueberfahrt sich auf dem Schiffe aufhalten. Auch wenn das Schiff während der Reise in einen Hafen eingelaufen und dem Reisenden gestattet ist, ans Land zu gehen, hat er rechtzeitig wieder zur Abfahrt bereit zu sein. Die an die Unterlassung dieser Handlung geknüpften Rechtsfolgen bestimmen sich nach § 666 H.G.B.[3]) Begibt der Reisende sich vor oder nach dem Antritt der Reise nicht rechtzeitig an Bord, so hat er das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen, wenn der Schiffer die Reise antritt oder fortsetzt, ohne auf ihn zu warten.

Im allgemeinen wird der Zeitpunkt, an dem der Reisende sich einzustellen hat, vorher abgemacht sein. Ist er nicht vereinbart, so hat der Reisende sich auf die Aufforderung oder Mitteilung des Schiffers von der Fahrbereitschaft des Schiffes unverzüglich an Bord zu begeben. Der Reisende ist verpflichtet, sich so einzurichten, daß er, um rechtzeitig zu sein, eine festgesetzte oder übliche Spanne Zeit vor der festgesetzten

[1]) B.G.B. §§ 641, Abs. 1, 646. — [2]) H.G.B. § 674.

[3]) Vgl. B.G.B. §§ 642 f, 324; H.G.B. Belgien a 127; Holland a 522; Aegypten a 136; Türkei a 139; Spanien a 694; Italien a 583; Portugal a 564.

oder üblichen Abfahrtszeit des Schiffes sich an Bord begeben haben kann.[1]) Es liegt ihm dabei die Verpflichtung ob, sich über die Ueblichkeit zu erkundigen. Entsprechend der Verkehrsüblichkeit kann, wenn für die Abfahrt des Schiffes ein bestimmter Tag festgesetzt ist, die Abfahrt zu jeder Stunde dieses Tages, der als Kalendertag von Mitternacht bis Mitternacht zu rechnen ist, erfolgen, sobald das Schiff für die Reise bereit ist. Die Verpflichtung des Verfrachters, zur festgesetzten Zeit abzufahren, kann durch zufällige Ereignisse beschränkt werden. Bei einer Verzögerung der Abfahrt darf der Reisende aber ohne Erlaubnis des Schiffers das Schiff nicht verlassen. Der Schiffer ist nicht verpflichtet, ihn von neuem zu rufen.[2]) Geht das Schiff vor der festgesetzten Zeit ab, so kann der Reisende Schadensersatz nicht beanspruchen, wenn er zur festgesetzten Zeit nicht zur Stelle war. Das Interesse der übrigen Beteiligten erheischt es, daß der Schiffer auf einen säumigen Reisenden nicht zu warten braucht. Gleichgültig ist, ob die Verspätung des Reisenden auf seinem Verschulden beruht oder nicht. Sobald der Reisende aber nachweist, daß er durch einen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genötigt war, kann der Verfrachter aus seinem nichtrechtzeitigen Erscheinen vor dem Antritt der Reise einen Anspruch auf Zahlung des vollen Ueberfahrtsgeldes nach § 666 H.G.B. nicht herleiten.

Soweit hinsichtlich der Gebrauchsüberlassung von Schiffsraum ein Mieteverhältnis zwischen dem Reisenden und Verfrachter begründet ist, hat der Reisende an den ihm besonders zugewiesenen Räumen die Rechte und Pflichten eines Mieters. Während der Zeit der Einräumung des Gebrauches ist er über den ihm überlassenen Schiffsteil verfügungsberechtigt. Er hat das Recht auf den Besitz des Schiffsteiles und während der Dauer der Vertragserfüllung den tatsächlichen Besitz.[3]) Es stehen ihm hinsichtlich der Räume, welche zur gemeinsamen Benutzung der Reisenden bestimmt sind, Rechte nur mit den sich aus der Mitbenutzung der anderen Reisenden und der Sicherheit des Schiffes ergebenden Beschränkungen zu. Den für die Gebrauchsüberlassung vom Reisenden zu entrichtenden Mietzins wird in der Regel das Ueberfahrtsgeld in sich schließen. Der Reisende hat die Pflicht, die gemietete Sache vertrags-

[1]) Schaps, § 666; Hans. G.-Z. 1898, Nr. 19.
[2]) Gareis und Fuchsberger a. 667. — [3]) Claußen, S. 23 ff.

mäßig zu gebrauchen. Bei einem trotz Abmahnung fortgesetzten vertragswidrigen Gebrauch kann der Verfrachter, da die Klage auf Unterlassung aus § 550 B.G.B. kaum in Frage steht, fristlos kündigen.[1]) Nach Beendigung des Mieteverhältnisses ist der Reisende verpflichtet, die gemietete Sache zurückzugeben.[2])

Das Zusammenleben der Reisenden an Bord des Schiffes setzt voraus, daß der einzelne Reisende während der Ueberfahrt sich mit Rücksicht darauf ordnungsgemäß verhält. Ueber das Maß der hierfür geltenden Verpflichtungen des Reisenden entscheidet zunächst der Ueberfahrtsvertrag. In der Regel ist dieser vertragsmäßig ergänzt durch die Schiffsordnung; in dieser sind die Vorschriften für das Verhalten des Reisenden, die er während der Ueberfahrt zu beachten hat, zusammengestellt. Ihre den jeweiligen Verhältnissen entsprechende Festsetzung dient der Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord und regelt die wechselseitigen Beziehungen aller, welche an der Reise beteiligt sind. Der Schiffsordnung unterliegen alle Reisenden, solange sie sich innerhalb der Herrschaftssphäre des Schiffers befinden. Sie sind nicht ohne weiteres verpflichtet, positive Dienste zu verrichten. Im wesentlichen wird von ihnen nur verlangt, daß sie den Schiffsdienst nicht stören. Daher kann ihnen das Nichtbetreten und Verlassen bestimmter Schiffsteile und das Unterlassen solcher Handlungen anbefohlen werden, welche geeignet sind, die Sicherheit des Schiffes zu gefährden.[3]) Die Anordnungen können sich auf die Erhaltung der Gesundheit und Ordnung auf dem Schiffe, die Benutzung der für alle Reisenden gemeinsam bestimmten Räume, Rettungsboote, Rettungsapparate erstrecken.[4])

Der Reisende ist verpflichtet, die Schiffsordnung und alle Anweisungen des Schiffers, welche sich hierauf beziehen, zu befolgen.[5]) Ihre Nichtbeachtung kann die allgemeinen Folgen des Leistungsverzuges nach sich ziehen.[6]) Der Reisende kann aber verlangen, daß der Schiffer ihn in gebührender Weise behandelt und dafür Sorge trägt, daß auch die Schiffsbesatzung ihm mit Achtung begegnet.[7]) Es ist vom Reisenden zu fordern,[8]) daß er mit der Sorgfalt, welche die Seefahrt gebietet, verfährt

---

[1]) B.G.B. §§ 553, 555. — [2]) B.G.B. §§ 556 f, 548.
[3]) Wagner, § 51. — [4]) Boyens-Lewis, § 665.
[5]) H.G.B. § 665; vgl. Pr.A.L.R. II, 8, § 1762; H.G.B. Holland a 528; Aegypten a 133; Türkei a 136; Belgien a 123; Spanien a 700.
[6]) Lehmann, § 216. — [7]) v. Wittken, S. 22. — [8]) B.G.B. § 254.

und Gefahren, welche mangelhafte Einrichtungen des Schiffes mit sich bringen, durch gehörige Aufmerksamkeit zu vermeiden sucht. Die Benutzung der gebotenen und jedermann bekannten Sicherungsvorkehrungen zur Verhütung von Unfällen muß vom Reisenden gegenüber der strengen Haftung des Verfrachters verlangt werden. Es trifft aber den Verfrachter die Beweislast, daß der Reisende die Vorsichtsmaßregeln versäumt habe, welche durch die erkennbaren Umstände geboten waren.[1]) Aus dem Ungeschick eines Reisenden, das zu einem Unfall führt, kann eine Vertragsverletzung nicht hergeleitet werden, z. B., wenn das Schiff an einem nicht zum ordnungsmäßigen Aussteigen bestimmten Orte eine Zwischenlandung vornimmt und hierbei der Reisende, der aussteigt, verunglückt. Es haftet weder der Verfrachter noch der Schiffer.[2])

Aus der Pflicht des Schiffers, für das Wohl des Reisenden zu sorgen und die Ordnung auf dem Schiffe aufrecht zu erhalten, entspringt das Recht, auf die Einhaltung seiner Anordnungen zu sehen. Er hat im allgemeinen dem Reisenden gegenüber die Befugnisse, welche das bürgerliche Recht und das Strafrecht für Notwehr, Notstand, Selbsthilfe gewähren. Darüber hinaus besteht das durch § 665 H.G.B. festgesetzte Gewaltverhältnis, das der seemännischen Gewohnheit entsprungen ist. Hier handelt es sich aber nicht ausschließlich um eine privatrechtliche Verpflichtung, welche der Reisende durch die Eingehung des Ueberfahrtsvertrages übernimmt. Mit der Hinfälligkeit des Vertrages hört diese Verpflichtung nicht auf; es ist trotzdem vom Reisenden, solange er sich auf dem Schiffe befindet, die Schiffsordnung zu erfüllen.[3]) Der Reisende untersteht daher der Schiffsgewalt. Doch gibt diese Schiffsgewalt dem Schiffer noch keine Disziplinargewalt gegenüber dem Reisenden.[4]) Denn im letzten Grunde ruht das Unterworfenheitsverhältnis auf den privatrechtlichen Beziehungen.[5]) Einen Ausfluß der Schiffsgewalt stellt das Hausrecht des Schiffers

[1]) Seuff A. 69, Nr. 242. — [2]) Recht 1911, Nr. 164.

[3]) Vgl. Perels in Z.H.R. 57, § 5; Zorn II, § 52.

[4]) Schaps, § 665; Boyens-Lewis I, S. 447; Neumeyer in D.J.Z. 17, S. 131; abw. Makower-Loewe, § 665; v. Wittken, S. 22.

[5]) Demnach ist in Streitigkeiten wegen der Ausübung der Schiffsgewalt gegenüber dem Reisenden der Rechtsweg zulässig. Ein Widerstand, den der Reisende dem Schiffer entgegenstellt, kann nichts als Widerstand gegen die Staatsgewalt angesehen werden. Vgl. Cosack, Handelsrecht, § 37.

dar. Dies hat der Schiffer zu wahren, wenn der Reisende in Räume eindringt, welche zu betreten ihm verboten ist.

Wenn der Reisende die Ordnung an Bord stört, die Anweisungen des Schiffers nicht befolgt oder gar durch sein Verhalten die Sicherheit des Schiffes gefährdet, so steht dem Schiffer zur Herstellung der Ordnung und zum Schutze gegen Gefahren das Recht zu, alle Maßregeln zu ergreifen, welche ihm hierbei erforderlich erscheinen. Er wird berechtigt sein, die Unterwerfung des widerspenstigen Reisenden unter die Schiffsordnung mit äußerem Zwang durchzuführen.[1]) Dabei ist nicht Voraussetzung, daß der Reisende geradezu eine strafbare Handlung begangen hat. Dem Schiffer kann nicht zugemutet werden, zu warten, bis Notwehr oder Notstand vorliegt. Durch ausdrückliche Vereinbarung können die Befugnisse des Schiffers noch erweitert werden, z. B. Vertragsstrafen für den Fall der Nichtbefolgung der Schiffsordnung festgesetzt werden.[2])

Eine allgemeine Verpflichtung des Reisenden, in der Not auf Verlangen des Schiffers bei den zur Rettung des Schiffes erforderlichen Arbeiten Schiffsdienste zu tun, hat das H.G.B. nicht festgesetzt.[3]) Ereignet sich ein Unfall oder Angriff an Bord, so muß sich jeder auf dem Schiffe den im Interesse aller, auch der gemeinsamen Rettung vom Schiffer getroffenen Anordnungen unterwerfen. Bei Seegefahr dürfte der Schiffer aber berechtigt sein, angemessene Dienstleistungen vom Reisenden zu verlangen, die auch eine dem Seewesen fernstehende Person zu verrichten imstande ist. Dies ergibt sich aus dem Vertragsverhältnis und der Unterordnung des Reisenden unter die Schiffsordnung. Verletzt der Reisende diese Pflicht, obwohl er sie ohne erhebliche eigene Gefahr erfüllen könnte, so darf der Schiffer dies mit Zwang hindern und Gewalt zur Durchsetzung seiner Anordnungen anwenden.[4]) Ueberschreitet andererseits der Schiffer hierbei die Grenzen seiner Gewalt, so kann der verletzte Reisende Schadensersatz verlangen.

Wenn der Reisende sich an Bord einer strafbaren Handlung schuldig macht, so ist der Schiffer nur befugt, ihn vorläufig festzunehmen, sofern die Voraussetzungen des § 127

---

[1]) v. Wittken, S. 22; Perels in Z.H.R. 57, § 5.

[2]) Boyens-Lewis, § 665.

[3]) Abw. Pr.A.L.R. II. 8, § 1762 f; Preuß. Entw. z. A.D.H.G.B. a 526. — [4]) Boyens-Lewis I, S. 447. Abw. Schiege, § 8; Bernsten, § 9; Göllnitz, § 4.

St.P.O. vorliegen; es ist § 128 St.P.O. dann tunlichst zu berücksichtigen. Der Verdacht, daß der schuldige Reisende sich der Verfolgung wegen der strafbaren Handlung durch Flucht entziehen wird, besteht aber in der Regel erst beim Anlaufen eines Hafens. Die Festnahme auf hoher See wäre nur dann und insoweit gerechtfertigt, als sie durch Notwehr geboten ist. Polizeiliche Befugnisse stehen dem Schiffer gegenüber dem Reisenden nicht zu; er kann z. B. andere Reisende nicht vernehmen, um einen Tatbestand festzustellen.[1]) Wegen der vom Reisenden vor der Einschiffung begangenen strafbaren Handlungen stehen dem Schiffer keine Zwangsrechte zu. Eine Verpflichtung des Schiffers, einem Ersuchen der Staatsanwaltschaft um Festnahme eines Reisenden vor der Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen Folge zu geben, besteht nicht.[2]) Wohl aber kann er hierzu berechtigt sein. Bedenken bestehen insofern, als nicht immer die Persönlichkeit des zu verhaftenden Reisenden zweifelsfrei feststeht. Eine Benachteiligung der Rechtspflege entsteht dadurch schwerlich, weil der gegenwärtig bestehenden Uebung nach die Schiffer den Reisenden, welche ihnen von der Staatsanwaltschaft als verfolgte Verbrecher bezeichnet werden, erst dann gestatten, das Schiff zu verlassen, nachdem sie im Bestimmungshafen der Hafenbehörde oder dem deutschen Konsul Gelegenheit gegeben haben, die Verhaftung zu bewirken.

Für eine analoge Anwendung der Bestimmungen der Seemannsordnung dürfte es an Rechtsgründen fehlen.[3]) Denn sie regelt die Beziehungen des Schiffers zu den Personen, welche ihm kraft des Dienstverhältnisses untergeordnet sind und als solche seiner Disziplinargewalt unterstehen. Die Disziplinargewalt steht dem Schiffer aber dem Reisenden gegenüber nicht zu; der Schiffer stellt im wesentlichen für den Reisenden nur den Vertreter des Verfrachters dar. Es fehlt somit an einer Wesensähnlichkeit der Tatbestände. Freilich kann der Schiffer befugt sein, die in einzelnen Bestimmungen der Seemannsordnung festgesetzten Maßregeln auch für Reisende zu treffen. Dies ergibt sich aber nicht aus einer analogen Anwendung der Seemannsordnung; es stellt vielmehr nur einen Ausfluß der ihm gemäß dem Ueberfahrtsvertrage als Inhaber der Schiffsgewalt

[1]) Boyens-Lewis I, S. 447.
[2]) Niemeyer in L.Z. 1914, S. 920 f. — [3]) Abw. Göllnitz, § 7.

gegenüber dem Reisenden zustehenden Rechte dar. Dem Schiffer im Heimathafen ein stärkeres Recht zuzusprechen, ist überhaupt nicht erforderlich, weil gerichtliche Hilfe leicht zu erlangen ist. Auf hoher See und im Ausland begründen seine ihm aus der Schiffsgewalt zustehenden Rechte die Anwendbarkeit der erforderlichen Maßregeln. Er ist befugt und auch verpflichtet, zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit des Schiffes gegen den Friedensbrecher in der erforderlichen Weise einzuschreiten. So kann er auch gezwungen sein, Gewalt anzuwenden und den Widerspenstigen, selbst wenn die Voraussetzungen des § 127 St.P.O. nicht vorliegen, festzunehmen. Es muß ihm unter Umständen das Recht zugebilligt werden, das Reisegut während der Ueberfahrt auf hoher See und in ausländischen Häfen zu durchsuchen, wenn es gilt, Gefahren zu vermeiden; dies kann erforderlich werden, wenn begründeter Verdacht besteht, daß feuergefährliche Gegenstände oder Bannware im Reisegut enthalten sind. In diesem Sinne trifft der Schiffer dann zur Verwirklichung der Strafrechtspflege vorbereitende Maßregeln.

Der Reisende ist dem Verfrachter für jeden Schaden, den dieser dadurch erleidet, daß er seine Vertragspflichten verletzt, verantwortlich. Er haftet dem Verfrachter für Schäden jeglicher Art, die er zu vertreten hat. Hierunter fällt auch eine Beschädigung des Schiffes. Der Schaden ist in der Regel auf ein Zuwiderhandeln des Reisenden zurückzuführen, durch das ein Eingriff in die Interessensphäre anderer Beteiligter stattfindet. Es kann insbesondere allen denen, welche an der Reise des Schiffes ein rechtliches Interesse haben, ein Schaden dadurch entstehen, daß der Reisende widerrechtlich ohne Wissen des Schiffers Reisegut an Bord bringt, welches Schiff und Ladung vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit gefährdet oder dessen Beförderung einen anderen nachteiligen Einfluß auf die Reise ausübt, weil Ausfuhrverbote oder Zollgesetze verletzt werden oder das Reisegut Bannware enthält. Entsteht dadurch dem Verfrachter oder anderen Reiseinteressenten ein Schaden, so haftet hierfür der Reisende.[1]) Der Reisende fällt zwar nicht selbst unter den Begriff der Bannware. Doch als Angehöriger der Streitmacht eines kriegführenden Staates unterliegt er auch auf einem neutralen Schiffe der Festnahme durch den

[1]) H.G.B. §§ 673 III, 563, 564.

Feind.[1]) Soweit aus seiner Beförderung durch sein Verschulden den Reiseinteressenten Schaden entsteht, finden die Rechtssätze über Haftung für Bannware analoge Anwendung. Dem Verfrachter steht, wenn er aus jenen Gründen von den übrigen Reisebeteiligten auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird, ein Rückgriffsrecht gegen den Reisenden zu.

Abgesehen von der Haftung des Reisenden aus dem Vertrage, kann der Verfrachter aber auch Ansprüche aus unerlaubten Handlungen gegen den Reisenden haben.

§ 7.

Die Beförderung des Reisegutes.

Die Verbindlichkeiten des Verfrachters gegenüber dem Reisenden beschränken sich in der Regel nicht auf die Beförderung des Reisenden selbst. Es erfordert vielmehr das Interesse des Reisenden auch eine Beförderung seines Reisegutes. Die Grenzen für den Begriff Reisegut sind nicht zu eng zu ziehen. Es sind darunter Sachen zu verstehen, welche der Reisende als seine persönliche Habe dem Verfrachter zur Beförderung übergibt, im Gegensatze zu Waren, welche er als Frachtgut verladet oder doch dem Sinne des Ueberfahrtsvertrages gemäß verladen sollte.[2]) Es enthält in erster Linie die Gegenstände, welche dem Reisezwecke dienen. Voraussetzung für die Anwendung der Regeln über das Reisegut ist, daß eine Person, der Reisende, zum Zweck der Reise den Ueberfahrtsvertrag abschließt und von seinem Anspruch auf Beförderung Gebrauch macht. Dadurch erwirkt sich der Reisende das Recht, sein Gepäck als Reisegut befördern zu lassen.[3]) Es ist aber nicht nur auf die Gegenstände zu beziehen, deren der Reisende auf der Ueberfahrt zu seinem persönlichen Gebrauche bedarf.[4]) Wenn die äußere Beschaffenheit, Verpackung oder andere Umstände dafür sprechen, daß die zu befördernden Gegenstände dem Zwecke der Reise zu dienen bestimmt sind, so gelten sie als Reisegut. Güter, welche der Reisende unabhängig von seiner Beförderung zur Beförderung gibt, sind kein Reisegut im Sinne von §§ 672 ff H.G.B.[5])

[1]) Lond. Deklar. a 45, 47, 49; Prisen-O., § 103 f; Brodmann, § 669.
[2]) Prot. S. 2510. — [3]) Vgl. Simon, § 2.
[4]) Hans. G.-Z. 1887, Nr. 15. — [5]) Hans. G.-Z. 1894, Nr. 20.

Es ist wohl zu scheiden zwischen dem Handgepäck, welches der Reisende selbst mit sich führt, und dem Reisegut, das er dem Verfrachter oder Schiffer zur Beförderung aufgibt. Beim Handgepäck handelt es sich keinesfalls um neben dem Reisenden selbständig in Betracht kommende Sachen; sie werden sozusagen als „Zubehör" des Reisenden auf Grund des Ueberfahrtsvertrages befördert, ohne daß sie selbständig zur Beförderung übergeben werden. Weil das Handgepäck als zur Person des Reisenden gehörig betrachtet wird, kann er es auch während der Reise mit sich führen. Es fällt nicht unter den Begriff des Reisegutes.

Bei dem Reisegut, das also der Reisende der Obhut und Beförderung des Verfrachters überläßt, kann jedoch auch ein vom Abschluß des Ueberfahrtsvertrages äußerlich getrennter Abschluß eines selbständigen Güterfrachtvertrages vorliegen. Ob durch die Uebernahme der Beförderung des Reisegutes der Rechtscharakter des Vertrages als eines reinen Personenbeförderungsvertrages derart beeinflußt wird, daß darin ein neben diesem bestehender Güterfrachtvertrag erblickt werden muß, ist Tatfrage. Soweit das Reisegut dem Verfrachter gegenüber einen durchaus selbständigen Gegenstand der Beförderung darstellt, liegt ein Güterfrachtvertrag vor.[1]) Unerheblich ist für diese Frage, ob die Beförderung unter Ausstellung eines Konnossements erfolgt; denn das Konnossement ist dem Frachtvertrage nicht wesentlich. Entscheidend dürfte sein, ob für die Beförderung dieser Güter dem Verfrachter neben dem Ueberfahrtsgelde noch eine besondere Vergütung zu zahlen ist. Insoweit sie unentgeltlich erfolgt, bildet sie kraft des Ueberfahrtsvertrages unmittelbar einen Gegenstand der Pflichten des Verfrachters; der Abschluß eines besonderen Güterfrachtvertrages ist nicht erforderlich. Andrerseits ist aus der Entgeltlichkeit auf das Bestehen eines besonderen Frachtvertrages über die Beförderung von Reisegut zu schließen. Dasselbe gilt, wenn es sich um die Beförderung solchen Reisegutes handelt, für das der Reisende Fracht zu zahlen hat, weil es die Grenze der vom Verfrachter gemäß dem Ueberfahrtsvertrage unentgeltlich zu befördernden Menge an Maß oder Gewicht überschreitet.

Die Befugnis des Reisenden, Reisegut mit sich zu nehmen, bestimmt sich aus dem Ueberfahrtsvertrage; sie kann ausdrücklich vereinbart sein oder sich aus den Umständen ergeben.

[1]) Vgl. Göppert, S. 64 f.

Auch über die zulässige, nach Gewicht oder Raum festgesetzte Menge entscheidet der Vertrag oder die Ueblichkeit.[1]) Der Reisende darf nur mit Einwilligung des Schiffers Güter an Bord bringen.[2]) Diesem darf das Recht, die Mitnahme von Reisegut durch Reisende zu beschränken, nicht genommen werden, weil sonst leicht große Verlegenheiten entstehen könnten.[3]) Aus verschiedenen Gründen werden einige Arten von Gegenständen gänzlich vom Reisegut ausgeschlossen. Enthält das Reisegut Sachen, deren Ausfuhr oder Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist oder die Schiff, Ladung oder das übrige Reisegut gefährden oder sonst die Interessen des Verfrachters, der Ladungseigner oder der übrigen Reisenden zu beeinträchtigen imstande sind, so darf der Schiffer ihre Annahme und Beförderung ablehnen.[4]) Hat der Reisende sie schon an Bord gebracht, so ist der Schiffer befugt, sie zur Abwendung der Gefahr ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen. Aus der Konfiskation der Güter kann der Reisende aber keinen Grund herleiten, die hierfür bedungene Fracht zu verweigern oder eine Kürzung des Ueberfahrtsgeldes zu verlangen. Läßt der Schiffer ihre Beförderung zu, so ist nicht nur er, sondern auch der Reisende, der schuldhaft gehandelt hat, für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Diese Bestimmungen greifen für Reisegut jeder Art ein, mag der Reisende es in seiner eigenen Obhut behalten oder es dem Schiffer übergeben haben.[5]) Die Verantwortung trifft allein den Reisenden, wenn der Schiffer trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt die schädliche Natur des Reisegutes nicht hat entdecken können, wenn z. B. der Reisende unrichtige Angaben über den Inhalt seines Reisegutes gemacht hat und für den Schiffer kein Grund vorlag, seinen Angaben zu mißtrauen.[6]) Dieselbe Befugnis steht dem Schiffer zu und die gleiche Verantwortlichkeit tritt ein, wenn der Reisende ohne Wissen des Schiffers Reisegut an Bord gebracht hat. Behält der Schiffer es an Bord, so ist dafür die höchste am Abladungsort zur Abladezeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu zahlen.[7])

[1]) Prot. S. 2509. — [2]) Vgl. St.G.B. § 297. — [3]) Prot. S. 2510.

[4]) Ueber das Reisegut als Kriegskontrebande vgl. Pariser Seerechtskonferenz von 1856; Londoner Seerechtsdeklaration von 1909.

[5]) Prot. S. 2511.

[6]) H.G.B. §§ 673 III, 563; Sieveking, § 208.

[7]) H.G.B. §§ 673 III, 564.

Für das Reisegut beginnt die Reise, sobald es in die Gewalt des Schiffers gelangt ist und endigt erst mit seiner Ablieferung durch ihn. Es finden auf das Reisegut die Vorschriften des Güterfrachtrechtes derart Anwendung, daß es, wenn nichts Abweichendes vereinbart oder ortsüblich ist, vom Reisenden kostenfrei bis an das Schiff geliefert werden muß. Die Einladung in das Schiff geschieht dagegen auf Kosten des Verfrachters. Dieser hat auch die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe zu tragen. Alle anderen Kosten fallen dem Reisenden zur Last.[1]) Diese Bestimmungen beziehen sich auf alle Sachen, welche der Reisende mitzunehmen befugt ist und befördern läßt. Ist das Reisegut schon vorher an den Verfrachter abgesandt, so ist dieser auch berechtigt, es vor der Ankunft des Reisenden an Bord des Schiffes zu schaffen, mit dem der Reisende zu befördern ist. Wenn der Reisende zur Ueberfahrt nicht rechtzeitig erscheint und das Reisegut trotzdem befördert wird, so kann der Verfrachter daraus nicht verantwortlich gemacht werden.[2])

Die Vermutung spricht gegen eine Verpflichtung des Reisenden, ein Entgelt für die Beförderung seines Reisegutes, das er mitzunehmen berechtigt ist, zu bezahlen.[3]) Jene Verpflichtung setzt daher stets ein besonderes Uebereinkommen voraus. Behauptet der Verfrachter eine der gesetzlichen Vermutung entgegenstehende Abrede, so trifft ihn die Beweislast. Wenn für das an Bord gebrachte Reisegut die Höhe der Fracht nicht vereinbart ist, so ist die am Abladungsorte zur Abladezeit übliche Fracht zu zahlen. Bringt der Reisende mehr Reisegut an Bord, als er nach dem Ueberfahrtsvertrage befugt ist, so hat er, wenn sein übriges Gepäck frachtfrei befördert wird, für das Uebermaß die im Abladungshafen zur Abladezeit übliche Fracht, sonst aber Fracht nach den für sein übriges Gepäck vereinbarten Frachtsätzen zu zahlen.[4]) Wenn das Reisegut durch Unfall verloren geht, so ist dafür keine Fracht zu bezahlen; ist sie vorausbezahlt, so ist sie, sofern nicht anderes vereinbart ist, zurückzuerstatten.[5])

---

[1]) H.G.B. §§ 673 I, 561, 593.

[2]) Hans. G.-Z. 1886, Nr. 74.

[3]) H.G.B. § 672; Prot. S. 2509; Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, § 147; vgl. H.G.B. Aegypten a 143; Türkei a 146.

[4]) H.G.B. §§ 673 III, 619.

[5]) H.G.B. §§ 673 I, 617.

Das Reisegut ist wohl nur dann als Ladung nach § 535 I H.G.B. aufzufassen, wenn es vom Schiffer übernommen ist. Was der Reisende in eigener Obhut behält, gehört nicht dazu; es dient der Regel nach nur seinen persönlichen Bedürfnissen während der Ueberfahrt.[1]) Verfügungen des Schiffers im Sinne von § 535 II, III H.G.B. dürfen sich grundsätzlich auch wohl auf den Teil des Reisegutes nicht beziehen, welcher vom Schiffer übernommen ist.[2]) Wenn Ereignisse während der Ueberfahrt eintreten, welche ein besonderes Eingreifen erheischen, so kann der Reisende selbst handeln. Insoweit aber durch die Maßregeln des Reisenden andere Interessen höherer Art gefährdet oder verletzt werden, steht dem Schiffer auch gegen den Willen des Reisenden eine Einwirkung auf das Reisegut zu.

Das Reisegut ist von Beiträgen zur großen Haverei befreit, und zwar gleichviel, ob ein besonderes Entgelt für seine Beförderung zu zahlen ist oder nicht.[3]) Wird das Reisegut aufgeopfert, so wird nach §§ 711, 715 H.G.B. Vergütung gewährt.[4]) Diese Ausnahme von dem Grundsatze, daß die ganze Ladung zur Haverei beizutragen hat, umfaßt aber nicht die Waren, welche der Reisende als Frachtgut verladet.[5]) Wenn über das Reisegut ein Konnossement ausgestellt ist, so steht es jedem anderen Frachtgut gleich; es hat dann also in gleicher Weise wie die übrige Ladung zur großen Haverei beizutragen.[6]) Das Reisegut kann wie jedes andere Frachtgut einem Hilfspfandrecht unterworfen sein. Die Begründung eines Bodmereipfandrechts wird zulässig sein, wenn ein Konnossement ausgestellt ist.[7])

Es ist bei der Herleitung von Ersatzansprüchen aus dem Verlust oder einer Beschädigung des Reisegutes zu unterscheiden, ob es vom Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten übernommen war oder nicht. Ob eine Uebernahme vorliegt, ist Tatfrage. Im allgemeinen wird sie durch eine besondere Bescheinigung des Verfrachters außer Zweifel gestellt. Liegt eine Uebernahme vor, so haftet der Verfrachter nach Seefrachtrecht.[8]) Er ist insbesondere für jeden Schaden verantwortlich, der dadurch entsteht, daß ohne Erlaubnis des Reisenden das Reisegut in ein anderes als das vereinbarte Schiff verladen wird, es sei denn, daß der Schaden auch dann entstanden und dem

[1]) Boyens-Lewis, § 535. — [2]) Vgl. Schaps, § 673.
[3]) H.G.B. § 723. — [4]) Vgl. §§ 723 III, 708 H.G.B.
[5]) Vgl. Hans. G.-Z. 1887, Nr. 15. — [6]) Sieveking, § 144.
[7]) Sieveking, § 210. — [8]) H.G.B. § 673.

Reisenden zur Last gefallen wäre, wenn es in das vereinbarte Schiff verladen wäre.[1]) Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet er nur, wenn die Beschaffenheit oder der Wert der Güter spätestens bei der Abladung dem Schiffer angegeben ist.[2]) Hat der Reisende hierüber eine Erklärung abgegeben, so ist damit noch nicht ohne weiteren Beweis der Wert für den Fall des Verlustes festgestellt, sondern nur eine Höchstgrenze für den Schaden gegeben. Wenn der Verfrachter bei dem Mangel einer Erklärung zufällig vom Wert Kenntnis erhält, so ersetzt dies die formelle Anzeige nicht.[3]) Der Anspruch des Reisenden auf Ersatz wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung ist aber verwirkt, wenn eine Besichtigung des Reisegutes nicht entweder vor der Ablieferung oder spätestens am 2. Werktage nach der Ablieferung zur Feststellung des Zustandes stattgefunden hat, es sei denn, daß der Schaden nachweislich durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit einer Person der Schiffsbesatzung entstanden ist.[4])

Die Forderungen des geschädigten Reisenden wegen Nichtablieferung oder Beschädigung des Reisegutes, das vom Schiffer übernommen ist, gewähren diesem die Rechte eines Schiffsgläubigers. Auf Grund dieses Rechtes steht ihm ein Pfandrecht am Schiffsvermögen zu.[5])

Liegt eine Uebernahme des Reisegutes nicht vor, so haftet der Verfrachter, abgesehen von dem Falle des Haftungsversprechens, nach den allgemeinen Haftungsgrundsätzen.

Der Verfrachter hat beim Ueberfahrtsvertrage wegen des Ueberfahrtsgeldes an den vom Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein gesetzliches Pfandrecht.[6]) Unter Ueberfahrtsgeld ist sowohl die Vergütung für die Beförderung der Person des Reisenden wie des Reisegutes zu verstehen. Das Pfandrecht besteht auch, insoweit der Verfrachter nach §§ 666–671 H.G.B. einen Anspruch auf Entgelt hat.[7]) Es erstreckt sich auf alle Sachen, die der Reisende an Bord gebracht hat; keine Ausnahme gilt für das Reisegut, welches der Verfrachter gemäß dem Ueberfahrtsvertrage ohne Vergütung zu befördern hat.[8]) Es besteht nicht nur an dem Reisegut, sondern auch an den

[1]) H.G.B. §§ 673, 565; R.G. 56, Nr. 96. — [2]) H.G.B. § 607.
[3]) Brandis II, § 7. — [4]) H.G.B. §§ 673 II, 608—610.
[5]) H.G.B. §§ 754, Nr. 7 ff. — [6]) H.G.B. § 674 I; vgl. H.G.B. Aegypten a 147; Spanien a 704; Türkei a 149.
[7]) Brodmann, § 674. — [8]) Abw. Will, § 10.

Waren, welche der Reisende verladen ließ.[1]) Hierbei ist es gleichgültig, ob die Sachen in die Obhut des Schiffers gegeben sind oder ob der Reisende sie bei sich behalten hat.[2])

Anders als bei der Güterbeförderung wird dieses Pfandrecht nicht über die Zeit nach der Herausgabe des Reisegutes ausgedehnt; es besteht nur, solange die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind.[3]) Sobald das Gut in den Gewahrsam eines Dritten gelangt ist, erlischt das Pfandrecht; dabei kommt es darauf, ob dieser beim Besitzerwerb um das Pfandrecht wußte oder nicht, garnicht an.

Den Inhalt dieses Pfandrechts bildet das Recht des Verfrachters, das Reisegut zurückzubehalten und zu seiner Befriedigung verkaufen zu lassen. Bei der Ausübung dieses Rechts sind die besonderen Pflichten des Schiffers zur Fürsorge für die ihm anvertrauten Güter zu berücksichtigen. Ungeachtet des Pfandrechts hat er, wenn ein längeres Verweilen für sie im Schiffe gefährlich ist, die Ausladung zu veranlassen.[4]) Im übrigen kommen die im B.G.B. für das Pfandrecht aufgestellten Grundsätze zur Anwendung.[5]) Im Konkurse des Reisenden gewährt dies Pfandrecht dem Verfrachter einen Anspruch auf abgesonderte Befriedigung.[6])

Bei dem Tode eines Reisenden legt § 675 H.G.B. dem Schiffer die Verpflichtung auf, in Ansehung des an Bord befindlichen Reisegutes des Verstorbenen das Interesse der Erben in geeigneter Weise wahrzunehmen.[7]) Verletzt der Schiffer diese Pflicht, so kann er zur Verantwortung herangezogen werden. Er ist berechtigt, die hierbei erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Inwieweit sein Einschreiten erforderlich ist, ergibt sich aus den Umständen des einzelnen Falles. Er wird feststellen müssen, ob Erben des Verstorbenen an Bord sind und inwieweit für ihn eine Fürsorgepflicht besteht. Die Anwesenheit von Erben schließt sie aber nicht ohne weiteres aus.[8]) Diese Verpflichtung obliegt ihm auch, wenn Angehörige des verstorbenen Reisenden an Bord sind, deren Erbberechtigung nicht

[1]) Hans. G.-Z. 1887, Nr. 15. — [2]) Prot. S. 4039.
[3]) H.G.B. § 674 II, vgl. § 623. — [4]) Makower-Loewe, § 674.
[5]) B.G.B. §§ 1257, 1204 ff; vgl. C.P.O. § 777; Boyens-Lewis § 674. — [6]) K.O. § 49.
[7]) Vgl. Bek. z. Ausw.-G., § 70, Nr. 11; H.G.B. Aegypten a 146; Türkei a 148; Holland a 531; Belgien a 125; Spanien a 705.
[8]) Abw. Göllnitz, § 7.

zweifellos feststeht oder die nicht selbst handeln können und des Beirates bedürfen.[1]) Seine Tätigkeit darf freilich die Grenzen desjenigen, was das Interesse der Erben verlangt, nicht überschreiten. Ob er aber befugt ist, diese Fürsorgepflicht den Erben gänzlich zu überlassen, entscheidet sein pflichtgemäßes Ermessen. Hierbei kann ihm eine Entscheidung der Frage, ob eine Erbberechtigung besteht oder nicht, nicht zugemutet werden. Daher wird er im Zweifel stets einzuschreiten haben, um jeder Benachteiligung von Erben zu wehren.

Befinden sich Angehörige des verstorbenen Reisenden an Bord, denen der Schiffer das Reisegut anzuvertrauen befugt ist, so wird er durch die Aufnahme eines Inventars seiner Fürsorgepflicht aus § 675 H.G.B. genügen.[2]) In allen anderen Fällen wird ihm das Recht zustehen, sich in den Besitz des Nachlasses zu setzen, ihn zu verzeichnen und für seine Verwaltung und Verwahrung die erforderlichen Maßregeln zu treffen.[3]) Er hat den Verkauf solcher Nachlaßgegenstände zu betreiben, deren Entwertung oder Verderb droht. Bei seiner Ankunft im Hafen muß er für die Uebersendung des Nachlasses in die Heimat des Reisenden oder die Aushändigung an die zuständige Nachlaßbehörde sorgen. Soweit Ausländer in Frage kommen, bestehen mit einzelnen Staaten besondere Verträge über die Behandlung dieses Nachlasses.[4])

§ 8.

Die Beendigung des Vertragsverhältnisses.

Für den Ueberfahrtsvertrag als Werkvertrag gelten grundsätzlich hinsichtlich der Beendigung des Vertragsverhältnisses die Vorschriften des B.G.B. über den Werkvertrag; ihre Anwendbarkeit ist jedoch begrenzt durch die Bestimmungen des H.G.B. Das H.G.B. hat für die Fälle, welche entsprechend der Eigenart des Ueberfahrtsvertrages eine gesonderte Regelung fordern, besondere Rechtssätze aufgestellt. Die Vorschriften des B.G.B. sind daher nur dort heranzuziehen, wo es an seerechtlichen Sonderbestimmungen fehlt.

---

[1]) Prot. S. 2523 ff, 4036; Boyens-Lewis, § 675.

[2]) Boyens-Lewis, § 675; Schiege, § 8.

[3]) Vgl. Preuß. Entw. z. A.D.H.G.B. a 531. — [4]) Wagner, S. 323.

Nach allgemeiner Rechtsregel endigt das zwischen den Parteien bestehende Rechtsverhältnis mit der Erfüllung der dem Reisenden und dem Verfrachter obliegenden Vertragspflichten.

Es ist zu untersuchen, inwieweit eine Beendigung des Vertragsverhältnisses, abgesehen von besonderen Vereinbarungen, aus anderen Gründen herbeigeführt wird. Bei der Erörterung dieser Frage, die zunächst die allgemein bürgerlich rechtlichen und dann die seerechtlichen Grundsätze zum Gegenstande haben wird, ist zu unterscheiden, ob das Gesetz dem Reisenden oder dem Verfrachter das Recht auf eine vorzeitige Auflösung des Vertrages gibt; zunächst werden die dem Reisenden hierbei zustehenden Rechte und Pflichten behandelt.

Das Vertragsverhältnis kann dadurch beendet werden, daß infolge eines durch das Verschulden eines Vertragsteiles nicht beeinflußten Umstandes das Werk unausführbar wird. Die Rechtsfolgen dieser Unmöglichkeit der Leistung bestimmen sich, wenn nicht die Voraussetzungen der §§ 667—671 H.G.B. vorliegen, nach dem B.G.B.: es geht der Anspruch auf die Gegenleistung unter. Soweit die nicht geschuldete Gegenleistung bereits bewirkt ist, kann der Reisende das Geleistete nach den Vorschriften über die Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung vom Verfrachter zurückfordern. Bei teilweiser Unmöglichkeit mindert sich die zu entrichtende Gegenleistung verhältnismäßig.[1])

Die Unausführbarkeit des Vertrages kann aber auch auf Umständen beruhen, welche auf ein Verschulden des Verfrachters zurückgeführt werden müssen. Die Rechtsfolgen bestimmen sich nach §§ 324 f B.G.B. Es ist hierbei zu unterscheiden, ob die Unmöglichkeit vor oder nach dem Antritt der Reise eingetreten ist. Tritt sie vor Beginn der Reise ein, so kann der Reisende Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen oder vom Vertrage zurücktreten. Tritt sie nach dem Antritt der Reise ein, so liegt nur teilweise Unmöglichkeit der Erfüllung vor. Es dürfte dann der Rücktritt vom ganzen Vertrage oder Schadensersatz wegen Nichterfüllung der ganzen Verbindlichkeit zulässig sein, wenn die Erfüllung kein Interesse mehr für den Reisenden hat. Statt dieses Anspruches besteht auch das Recht zum Rücktritt von dem noch zu erfüllenden Teile des Vertrages.[2]) Diese Rechtssätze gelten auch, wenn Mängel in der Person des Verfrachters oder seiner Gehilfen

[1]) B.G.B. § 323. — [2]) B.G.B. §§ 325 I, 323.

sich zeigen oder eintreten, welche die Fähigkeit, das Werk auszuführen, beträchtlich vermindern oder erschweren.

Ein Rücktrittsrecht wird für den Reisenden weiter dadurch begründet, daß der Verfrachter, wenn vereinbart war, daß die Beförderungsleistung zu einer bestimmten Zeit zu bewirken sei, die Leistung nicht zu der bestimmten Zeit erfüllt. Das Werk des Ueberfahrtsvertrages besteht in der Erfüllung der gesamten dem Verfrachetr obliegenden Leistungen; hierzu gehört auch die rechtzeitige Abfahrt des Schiffes. Dieselben Rechte hat der Reisende, wenn der Verfrachter, ohne dazu berechtigt zu sein, die Reise unterbricht oder garnicht zu Ende führt. Doch ist die verspätete Ankunft des Schiffes nicht ohne weiteres der verspäteten Herstellung des im Ueberfahrtsvertrage bedungenen Werkes gleichzustellen.[1]) Das Rücktrittsrecht ist aber nicht erst begründet durch die verspätete Ankunft am Bestimmungsorte, sondern schon durch die verspätete Abfahrt vom Abgangshafen. Soweit hierin nicht ein Mangel des Werkes zu erblicken ist, kommen die Vorschriften der §§ 636, 634 B.G.B. zur Anwendung. Eine nur unerhebliche Verletzung der Interessen des Reisenden bleibt jedoch unberücksichtigt. Die Rechtsfolgen des Rücktritts bestimmen sich aus §§ 636 I, 327 B.G.B.: Die Vertragsteile sind verpflichtet, einander die empfangenen Leistungen zurückzugewähren. Erfolgt der Rücktritt erst während der Ueberfahrt, so ist die Höhe des Ueberfahrtsgeldes entsprechend der Teilleistung festzusetzen.

Eine ähnliche Rechtslage besteht, wenn das vom Verfrachter dem Reisenden zu liefernde Beförderungswerk mit einem Mangel behaftet ist; hierunter kann auch die Verspätung des Schiffes fallen. Der Reisende hat das Recht, dem Verfrachter, soweit nicht die Voraussetzungen des § 634 II B.G.B. vorliegen, eine angemessene Frist mit der Erklärung zu bestimmen, daß er die Beseitigung des Mangels nach dem Ablauf der Frist ablehne. Nach ihrem fruchtlosen Ablauf kann er dann Wandlung oder Minderung verlangen.[2]) Inwieweit das Interesse des Reisenden eine Wandlung fordern kann, ist Tatfrage. Die Rechtsfolgen der Wandlung und Minderung ergeben sich aus §§ 346, 472 B.G.B.[3]) Statt der Wandlung oder Minderung kann der Reisende Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen, wenn der Mangel des Werkes auf einem Umstande be-

[1]) Burchard, § 4 b. — [2]) B.G.B. § 634 I.
[3]) B.G.B. §§ 634 IV, 467.

ruht, den der Verfrachter zu vertreten hat.[1]) Diese Rechte stehen gemäß der Natur des Werkes dem Reisenden nicht erst nach der Vollendung der Reise zu. Die Beseitigung eines Mangels dürfte dann ausgeschlossen sein. Ueberdies findet eine Abnahme des Werkes auch nicht statt. Es ist also nur möglich, daß der Einspruch des Reisenden insofern einen Einfluß ausübt, als der Verfrachter aufgefordert wird, für die weitere vertragsmäßige Herstellung des Werkes Sorge zu tragen; eine Beseitigung von Mängeln an dem bereits ausgeführten Teile des Werkes dürfte in der Regel ausgeschlossen sein. Das künftige Zuwiderhandeln des Verfrachters löst dann jene Rechte des Reisenden aus.

Der Wandlung aus § 633 ff B.G.B. steht die Rückerstattung des Ueberfahrtsgeldes durch den Verfrachter an den Reisenden dafür, daß dieser nicht an das Reiseziel befördert wurde, gleich. Ein Anspruch des Reisenden auf Ersatz für die Aufwendungen infolge des durch einen Schiffsunfall erzwungenen Reiseaufenthaltes steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Nichterfüllung: B.G.B. § 638 findet daher Anwendung. Dies gilt aber nicht, wenn der Ersatzanspruch sich nicht auf einen Mangel des gelieferten Werkes gründet, sondern auf eine Vertragsverletzung, die durch positives Zuwiderhandeln gegen die pflichtgemäße Sorgfalt bei der Ausführung des noch nicht vollendeten Werkes begangen ist. Hierher gehören besonders die Ansprüche aus Beschädigungen der Person oder Sachen des Reisenden.[2])

Die bei einem Verzuge des Verfrachters dem Reisenden zustehenden Rechte bleiben hiervon unberührt. Der Reisende kann dem Verfrachter zur Erfüllung der Vertragsleistung, soweit er infolge des Verzuges noch ein Interesse daran hat, eine angemessene Frist bestimmen mit der Erklärung, daß er die Annahme der Leistung nach dem fruchtlosen Ablaufe der Frist ablehne. Nach dem fruchtlosen Ablaufe ist er berechtigt, Schadensersatz wegen Nichterfüllung zu verlangen oder vom Vertrage zurückzutreten. Wird die Leistung teilweise nicht bewirkt, so gelten dieselben Grundsätze wie bei teilweiser Unmöglichkeit der Erfüllung des Vertrages, die der Verfrachter zu vertreten hat.[3])

---

[1]) B.G.B. § 635.

[2]) R.G. 62, Nr. 30; 66, Nr. 5; Staudinger, § 638; Jur. W. 1908, S. 196, Nr. 10. — [3]) B.G.B. § 326.

Demgegenüber stehen die Rechte des Verfrachters auf vorzeitige Auflösung des Vertragsverhältnisses. Die Rechtsfolgen der Unmöglichkeit der Leistung, welche von keinem Vertragsteile zu vertreten ist, sind bereits oben dargelegt. Trifft den Reisenden ein Verschulden an dem Eintritt des Umstandes, welcher die Unmöglichkeit der Leistung herbeiführt, so stehen dem Verfrachter, abgesehen von § 667 H.G.B., die Rechte aus B.G.B. §§ 324 f. zu. Ein Mangel der vom Reisenden zu gewährenden Leistung kann schwerlich in Frage kommen. Es kann aber der Reisende mit seiner Leistung in Verzug geraten. Dann sind die Rechtssätze des Verzuges zugunsten des Verfrachters anzuwenden. Hat der Reisende das Ueberfahrtsgeld nicht bezahlt oder ist infolge einer Verschlechterung seiner Vermögensverhältnisse der Anspruch des Verfrachters auf das Ueberfahrtsgeld gefährdet, so steht diesem das Recht zu, seine Leistung zu verweigern.[1])

Durch die seerechtlichen Bestimmungen ist die Zulässigkeit der vorzeitigen Beendigung des Vertragsverhältnisses erheblich erweitert. Es werden zunächst die Fälle behandelt werden, welche dem Reisenden das Recht gewähren, das Vertragsverhältnis zu lösen.

Im Mittelpunkte des Vertrages steht als Gegenstand der Beförderung der Reisende. An seine Bereitschaft ist die Ausführung der Beförderungsleistung gebunden. Hier greifen die Sonderregeln des H.G.B. ein. Es steht dem Reisenden die Befugnis zu, vor und nach dem Antritt der Reise seinen Rücktritt vom Vertrage zu erklären.[2]) Die Ausübung dieses Rechtes ist lediglich von seiner Willkür abhängig. Das gleiche Recht hat der Reisende, wenn er durch einen Zufall, welcher sich in seiner Person ereignet, verhindert ist, die Reise anzutreten oder fortzusetzen. Der Zufall kann jeglicher Art sein; besonders ist die Erkrankung des Reisenden hierher zu rechnen. Dem Zufall ist der Tod des Reisenden gleichgestellt. Daß ein derartiger Fall vorliegt, hat, da es sich um Ausnahmen von der Gebundenheit der Vertragsteile handelt, der Reisende oder seine Erben zu beweisen.

Für die Folgen des Rücktritts des Reisenden ist es wesentlich, ob die Reise bei der Rücktrittserklärung oder der Entstehung eines jener Rücktrittsgründe schon angetreten war oder nicht. Entscheidend für den Antritt der Reise ist der Augen-

[1]) B.G.B. § 324. [2]) H.G.B. § 667.

blick, in dem das Schiff den Anlegeplatz im Abgangshafen verläßt, um in See zu stechen.[1]) Erfolgt die Erklärung des Rücktritts oder der Eintritt jener Gründe vor dem Antritt der Reise, so ist nur die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes zu entrichten; wenn es im voraus bezahlt ist, so hat der Verfrachter dem Reisenden oder seinen Rechtsnachfolgern die Hälfte zurückzuerstatten. Wenn aber nach dem Antritt der Reise der Rücktritt erklärt wird oder der Zufall sich ereignet, so ist das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen.[2]) Ob in ihm eine Vergütung für die Beköstigung inbegriffen ist, bleibt gleichgültig. Soweit die Rechte des Reisenden übertragbar sind, kann er sich durch die Gestellung eines anderen Reisenden gegen Verlust schützen. Der Reisende wird aber von seinen Verpflichtungen nicht dadurch befreit, daß sein Platz durch den Verfrachter anderweitig besetzt wird; andrerseits kann der Verfrachter weitergehende Ersatzansprüche nicht erheben. Für den Fall des Rücktritts ergibt sich beides daraus, daß ein der Fautfracht entsprechender Anspruch vorliegt.[3]) In den übrigen Fällen rechtfertigen sich diese Bestimmungen aus der Berücksichtigung der Interessen des Verfrachters: er soll billigerweise vor dem Schaden bewahrt bleiben, der ihm dadurch droht, daß er im Vertrauen auf die mit dem Reisenden geschlossenen Verträge Verfügungen über das Schiff und Vorbereitungen zur Aufnahme des Reisenden trifft.[4]) Es liegt darin eine den eigentümlichen Verhältnissen der Seefahrt entsprechende Abänderung des dem Reisenden nach § 649 B.G.B. zustehenden Kündigungsrechts.[5])

Entsprechend dem persönlichen Rücktrittsrecht des Reisenden aus § 667 H.G.B. steht auch dem Verfrachter ein auf seine Person in seiner Eigenschaft als Verfrachter beschränktes Rücktrittsrecht aus § 669 II H.G.B. zu. Voraussetzung ist, daß es sich um die Reise eines Schiffes handelt, das hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist. Der Verfrachter muß die Ueberfahrtsverträge nur als Nebengeschäfte abgeschlossen

[1]) Boyens-Lewis, § 667; Brodmann, § 667.

[2]) H.G.Bl. § 667. Vgl. H.G.B. Skandinavien a 169; Türkei a 140; Rumänien a 593; Niederlande a 524; Belgien a 128, 131; Spanien a 696; Portugal a 594; Aegypten a 137; Italien a 583.

[3]) Schaps, § 667; Prot. S. 2515.

[4]) Vgl. Makower-Loewe, § 667.

[5]) Vgl. Burchard, § 4 c; Prot. S. 2522.

haben; ihretwegen allein darf er sich nicht zur Ausführung der Reise entschlossen haben. Muß die Beförderung der Güter ohne Verschulden des Verfrachters infolge eines die Güter treffenden Zufalls unterbleiben, so hat der Verfrachter das Recht, von den Ueberfahrtsverträgen, welche für diese Reise des Schiffes vereinbart waren, zurückzutreten. Es kann dem Verfrachter nicht zugemutet werden, einiger Reisenden wegen eine große Reise auszuführen. Denn der Verfrachter hat sich dem Reisenden gegenüber nur unter der stillschweigend verstandenen Bedingung verpflichtet, daß die Reise zur Beförderung der Güter überhaupt ausgeführt wird. Aus den Verhältnissen des einzelnen Falles wird der Regel nach schon unzweifelhaft hervorgehen, daß dem Reisenden beim Abschluß des Vertrages diese Sachlage bekannt war.[1]) Ueberdies ist er regelmäßig auch durch die Bekanntmachungen des Verfrachters unterrichtet.

Die Unmöglichkeit der vereinbarten Beförderung der Güter kann für den Verfrachter dadurch begründet sein, daß bei der Ganzbefrachtung der Befrachter, bei der Teilbefrachtung alle Teilbefrachter vom Vertrage gegen Zahlung einer Fautfracht zurücktreten.[2]) In diesen Fällen steht dem Verfrachter zweifelsohne das Rücktrittsrecht von den Ueberfahrtsverträgen zu. Tritt bei der Teilbefrachtung nur ein Teil der Befrachter zurück, so muß von ihnen dem Verfrachter Fautfracht gezahlt werden. Voraussetzung für das Rücktrittsrecht des Verfrachters von den Ueberfahrtsverträgen ist, daß die Güterbeförderung unterbleiben „muß". Daraus ergibt sich, daß die Nichtbeförderung nur eines Teiles der Güter, selbst wenn es der größte Teil ist, einen Rücktrittsgrund nicht schafft. Auch wenn es dem Verfrachter gelingt, die übrigen Güterfrachtverträge rückgängig zu machen, ist ihm ein Rücktrittsrecht aus § 669 II H.G.B. nicht zuzusprechen.[3]) Würde es ihm zustehen, nachdem der größte Teil der Güter ohne sein Verschulden nicht hat befördert werden können, die übrigen Frachtverträge rückgängig zu machen und daraus ein Recht zum Rücktritt von den Ueberfahrtsverträgen herzuleiten, so würde er hinsichtlich dieses Restes den Grund für das Unterbleiben der Unternehmung selbst gesetzt haben. Mithin kann nicht mehr behauptet werden, daß die Güter „ohne sein Verschulden" nicht befördert werden

[1]) Makower-Loewe, § 669; Prot. S. 2516 f, 4037.

[2]) H.G.B. §§ 580, 587. — [3]) Schaps, § 669.

konnten. Daher findet dann § 669 II H.G.B. keine Anwendung.[1]) Wirtschaftliche Gründe können nicht entscheiden, zumal der Verfrachter durch die Fautfracht des größten Teiles der Befrachter in der Regel schon völlig gedeckt ist. Immerhin ist aber auch Rücksicht auf Treu und Glauben im Verkehr zu nehmen.

Für die Folgen dieses Rücktritts des Verfrachters ist der Zeitpunkt entscheidend, in dem der Grund zum Rücktritt entstanden, die Rücktrittserklärung selbst abgegeben ist. Grundsätzlich besteht für keinen Teil eine Entschädigungspflicht, soweit der Rücktritt noch vor dem Antritt der Reise erfolgte. Wird er erst während der Ueberfahrt erklärt, so hat der Reisende das Ueberfahrtsgeld im Verhältnis der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen.[2]) Bei der Berechnung kommen der Aufwand an Zeit und Kosten, die Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Teile der Reise verbunden gewesen sind, im Verhältnis zu denen des nicht vollendeten Teiles in Betracht.[3]) Es ist nicht die Erwägung maßgebend, wieviel dem Reisenden durch die teilweise Ausführung der Reise bereits genützt ist, sondern es kommen hauptsächlich die vom Verfrachter gebrachten Opfer in Betracht.[4]) In jedem Falle wird der Verfrachter einen Anspruch auf den Ersatz seiner baren Auslagen und des dem Reisenden gewährten Unterhaltes haben. Ob das Ueberfahrtsgeld schon voll vorausbezahlt war, ist unwesentlich; es muß dann im Verhältnis des beim Rücktritt noch nicht zurückgelegten Teiles der Reise zur ganzen Reise zurückbezahlt werden. Für die Höhe des zu zahlenden Ueberfahrtsgeldes ist der Verfrachter beweispflichtig; er muß daher, soweit er seine Höhe nicht nachweisen kann, das Ganze zurückerstatten.[5]) Wenn auch in der Praxis Ansprüche auf Rückerstattung eines Teiles des gewöhnlich im voraus gezahlten Ueberfahrtsgeldes wegen der oft damit verbundenen tatsächlichen Schwierigkeiten oder wegen der Geringfügigkeit des Betrages selten erhoben werden, so läßt sich daraus nicht folgern, daß sie im allgemeinen Rechtsbewußtsein für unbegründet gelten.[6]) Eine entgegenstehende Abrede in dieser Beziehung

[1]) Abw. Burchard, § 4 f.

[2]) H.G.B. § 670; vgl. H.G.B. Niederlande a 525; Aegypten a 140; Skandinavien a 170; Brasilien a 631, Chile a 1074; Belgien a 150, 132, Türkei a 143. — [3]) H.G.B. § 631. — [4]) Vgl. Schaps, § 631.

[5]) Schaps, § 670. — [6]) Prot. S. 2531.

würde in der Vereinbarung zu finden sein, daß der Reisende das Ueberfahrtsgeld gegen Seegefahr zu versichern habe.[1]) Hierdurch wird der Grundsatz des § 617 H.G.B., daß der Verfrachter nur Anspruch auf Bezahlung der Fracht hat, wenn die Beförderung ausgeführt ist, durchbrochen. Der Anspruch des Verfrachters auf das Ueberfahrtsgeld besteht selbst dann, wenn der Reisende zusammen mit dem Schiffe untergeht, und zwar zu Lasten seiner Erben.[2]) Ist für die Beförderung des Reisegutes eine besondere Vergütung zu entrichten, so gilt der Satz, daß für Güter, die durch Unfall verloren gehen, keine Fracht zu zahlen ist.[3])

Die Ableitung von Ersatzansprüchen, welche nicht unmittelbar die Ueberfahrt selbst berühren, dürfte in allen Fällen ausgeschlossen sein. Daher kann der Verfrachter auch nicht etwa Ersatz von Aufwendungen, welche er für die ganze Reise oder einen weiteren Teil schon gemacht hat, in Anrechnung bringen. Ebensowenig steht es dem Reisenden zu, für den Schaden, welchen er vielleicht durch das Unterbleiben der Reise erlitten hat, den Verfrachter zur Verantwortung zu ziehen.

Es ist weiter dem Verfrachter oder seinem Vertreter das Recht zuzubilligen, den an einer ansteckenden Krankheit leidenden Reisenden, auch ohne daß es sein Zustand erfordert, im Interesse der übrigen auf dem Schiffe befindlichen Personen von der Beförderung auszuschließen.[4]) Inwieweit es zulässig ist, einem Reisenden in einer derartigen Lage vor Beginn der Reise die Mitbeförderung zu verweigern oder ihn während der Ueberfahrt in einem Zwischenhafen auszuschiffen, richtet sich nach den örtlichen polizeilichen Schutzgesetzen und Verordnungen.[5]) Im allgemeinen wird die Ausschließung oder Ausschiffung eines erkrankten Reisenden auch gegen seinen Willen zulässig sein, wenn die Krankheit nach den Einrichtungen des Schiffes andere darauf befindliche Personen gefährdet.[6]) Dieser Fall ist dann nach § 667 H.G.B. zu beurteilen.

Neben diesen besonderen, einerseits für den Reisenden, andrerseits für den Verfrachter geltenden Rücktrittsrechten stehen

---

[1]) Prot. S. 2521; Boyens-Lewis, § 670.

[2]) Schaps, § 670; Boyens-Lewis, § 670; Brandis II, § 24.

[3]) H.G.B. §§ 673 I, 617. — [4]) Schaps, § 667.

[5]) Vgl. Ausw.-G., § 36.

[6]) Boyens-Lewis, § 667; Brandis II, § 24; vgl. Pr.A.L.R. II, 8, § 1758; H.G.B. Chile a 1076; Aegypten a 148 II; Türkei a 150.

eine Reihe von Fällen, welche unabhängig von der Person der Vertragsteile das Vertragsverhältnis beenden.

Die Natur der im Ueberfahrtsvertrage versprochenen Leistung bringt es mit sich, daß die Rechtsbeziehungen sich an das Schiff, durch das die Beförderung vertragsmäßig ausgeführt werden soll, knüpfen. Sein Schicksal ist mit der Erfüllung des Vertrages derartig verbunden, daß dadurch eine erhebliche Abhängigkeit begründet ist. Durch einen Zufall, welcher das Schiff als solches in seiner körperlichen Existenz trifft, kann die Erfüllung des Ueberfahrtsvertrages überhaupt unmöglich oder auch nur vorübergehend verhindert werden. Der Ueberfahrtsvertrag tritt außer Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht.[1]) Einer ausdrücklichen Erklärung eines der Vertragsteile bedarf es nicht. Welcher Art der Zufall sein kann, bestimmt sich aus H.G.B. § 628 I, Nr. 1. Es ergibt sich hieraus, daß damit nicht der Untergang schlechthin, sondern die dauernde Entziehung des Schiffes für den Verfrachter gemeint ist.[2]) Es braucht freilich die Erfüllung des Vertrages durch diese Zufälle nicht dauernd ausgeschlossen zu sein; es genügt vielmehr, wenn nach den Umständen des Falles die beabsichtigte Beförderung auf unabsehbare Zeit unmöglich geworden ist.[3])

Der Reisende hat, soweit der Zufall vor dem Antritt der Reise dem Schiffe zustößt, keine Vergütung zu zahlen; ebensowenig kann er aber auch eine Entschädigung des Verfrachters dafür verlangen, daß die Reise unterbleibt.[4]) Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Ueberfahrt des Reisenden mit einem anderen Schiffe zu bewirken. Es ist aber auch unzulässig, wenn er ohne besondere Abrede ein anderes Schiff einsetzt. Wenn nach dem Antritt der Reise durch einen Zufall das Schiff verloren geht, so hat der Verfrachter Anspruch auf Entrichtung des Ueberfahrtsgeldes nach dem Verhältnisse der zurückgelegten zur ganzen Reise.[5]) Er ist nicht verpflichtet, den Reisenden weiterzubefördern.[6]) Wohl aber hat er für die Rettung des Reisenden bei dem Untergange des Schiffes kraft des Vertrages zu sorgen.[7]) Abweichende Abreden sind zulässig; der Verfrachter kann sich das Recht vorbehalten, den Ueberfahrts-

[1]) H.G.B. § 668. Vgl. H.G.B. Türkei a 141; Aegypten a 138; Italien a 583; Holland a 525; Portugal a 564.
[2]) Brandis II, § 20; Boyens-Lewis, § 628. — [3]) Schaps, § 628.
[4]) H.G.B. § 670 I. — [5]) H.G.B. §§ 670 II, III, 631.
[6]) Schaps, § 668. — [7]) Abw. Burchard, § 4 e.

vertrag durch ein anderes Schiff auszuführen oder ausführen zu lassen.[1]) Es stellt sich in diesen Bestimmungen des H.G.B. eine Abweichung von den Regeln des Werkvertrages dar, wenn der Reisende keine Entschädigung verlangen kann; bei dem Werkvertrage könnte er Schadensersatz oder Vollendung des Werkes, also Weiterbeförderung, verlangen. Wenn der Verfrachter auf diese Weise nicht für den Erfolg einsteht und bei seinem Ausbleiben des Entgeltes nicht einmal immer verlustig geht, so erklärt sich diese Regelung aus Zweckmäßigkeitsrücksichten, welche die Natur der Beförderungsleistung erforderlich machte.

Eine Unterbrechung in der Erfüllung des Ueberfahrtsvertrages tritt dadurch ein, daß das Schiff während der Reise durch die Vornahme einer Ausbesserung vorübergehend an ihrer Fortsetzung verhindert ist. Während der Reise bedeutet die Zeit vom Verlassen des Abgangshafens bis zum Festmachen im Bestimmungshafen.[2]) Der Aufenthalt, den die Reise zeitlich durch das Anlaufen eines Nothafens erleidet, übt keinen Einfluß aus. Die Berechtigung zum Anlaufen eines Nothafens zur Ausbesserung des Schiffes setzt voraus, daß diese Ausbesserung weder während der Reise vorgenommen noch ohne Gefahr bis zur Ankunft im Bestimmungshafen aufgeschoben werden kann. Der durch die Vornahme der Ausbesserung in einem Nothafen veranlaßte Aufenthalt muß daher zur Abwendung einer gemeinschaftlichen Gefahr und im gemeinsamen Interesse aller Beteiligten liegen.[3]) Genügt eine vorläufige Ausbesserung des Schiffes, damit die Reise vollendet werden kann, so ist der Schiffer nicht berechtigt, es gründlich ausbessern zu lassen, um die Kosten der einstweiligen Ausbesserung zu sparen; eine solche Ausbesserung würde nicht mehr als notwendig erscheinen.[4]) Ist die Ausbesserung andererseits so umfangreich und zeitraubend, daß die Weiterbeförderung mit dem Schiffe unmöglich wird oder dem Reisenden nicht zugemutet werden kann, so dürfte eine § 668 H.G.B. entsprechende Rechtslage bestehen.[5])

Grundsätzlich hat der Reisende die Folgen, welche sich aus der Notwendigkeit des Aufenthaltes durch die Ausbesserung

---

[1]) Schaps, § 668; vgl. Ausw.-G. §§ 30, 31.
[2]) R.O.H.G. 4, 92; 9, 106. Hans. G.-Z. 1894, 107.
[3]) R.G. 14, Nr. 14. — [4]) Hans. G.-Z. 1881, 72.
[5]) Vgl. Hans. G.-Z. 1898, 110.

des Schiffes ergeben, selbst zu tragen. Es liegt hierin eine Durchbrechung des Grundsatzes des § 669 H.G.B., daß der Reisende unverweilt zu befördern ist. Es steht jedoch in seinem Belieben, die Ausbesserung abzuwarten. In allen Fällen hat er aber das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen. Wartet er die Ausbesserung ab, so ist der Verfrachter verpflichtet, ihm ohne besondere Vergütung bis zum Wiederantritte der Reise Wohnung zu gewähren. Inwieweit er dem Reisenden Unterhalt zu gewähren hat, bestimmt sich aus dem Inhalt des Vertrages.[1]) Es ist davon auszugehen, daß der Verfrachter hierzu nicht durch das Gesetz, sondern nur durch Vertrag verpflichtet ist. Daher hat der Reisende dann keinen Anspruch auf Unterhalt, wenn er ihn nicht bei ungestörtem Verlaufe der Reise beanspruchen kann; ebensowenig kann er eine bessere Verpflegung, als er sie auf dem Schiffe gehabt hätte, verlangen.[2]) Der Anspruch auf die Gewährung von Wohnung und Kost erlischt jedoch, wenn der Verfrachter sich erbietet, ihn mit einer anderen gleich guten Schiffsgelegenheit nach dem Bestimmungshafen zu befördern und der Reisende von diesem Anerbieten Gebrauch zu machen sich weigert. Eine Beeinträchtigung der übrigen dem Reisenden vertragsmäßig zustehenden Rechte darf dadurch aber nicht eintreten.[3]) Nimmt der Reisende das Anerbieten an, so ist sein Anspruch nunmehr auf die Erfüllung dieses Angebots gerichtet. Weigert er sich aber, es anzunehmen oder erklärt er sich nicht, so erlischt sein Anspruch auf die Gewährung von Wohnung und Kost bis zum Wiederantritte der Reise. Dagegen bleibt sein Recht auf Weiterbeförderung nach der Ausbesserung des Schiffes bestehen.[4]) Der einseitige, unbedingte Verzicht des Reisenden auf die Weiterbeförderung führt andrerseits ohne weiteres die Auflösung des ganzen Vertragsverhältnisses herbei.

Gewisse außergewöhnliche Verhältnisse, welche durch die wirtschaftliche, politische Lage geschaffen werden, vermögen auf das gesamte Vertragsverhältnis zwischen dem Reisenden und Verfrachter entscheidend einzuwirken. Sie sind ohne Bedeutung, wenn sie beim Abschlusse des Ueberfahrtsvertrages bereits eingetreten oder den Parteien bekannt sind.[5]) Doch kann eine Anfechtung des Vertrages gegeben sein, sofern einer

---

[1]) H.G.B. § 671; vgl. Ausw.-G. §§ 27, 28, 30; H.G.B. Aegypten a 141; Belgien a 133; Niederlande a 524; Türkei a 144; Portugal a 568, 572. — [2]) Prot. S. 4038. — [3]) H.G.B. § 671 II.

[4]) Schaps, § 671. — [5]) Hans. G.-Z. 1895, 93.

der Vertragschließenden über das Bestehen des Hindernisses sich im Irrtum befand.[1]) Auf ihren Einfluß gründen sich Rücktrittsrechte beider Teile.[2]) Es macht auf die Ausübung dieser Rechte keinen Unterschied aus, ob die Umstände vor oder nach dem Beginn der Reise eintreten. Der Zufall kann sich auch ereignen, nachdem die Reise einmal angetreten ist, mithin auch während ihrer Unterbrechung durch das Anlaufen eines Zwischenhafens.[3]) Ebensowenig ist es erforderlich, daß unter seinem Einfluß die Erfüllung des Vertrages überhaupt unmöglich oder unerlaubt wird. Es genügt vielmehr auch schon eine vorübergehende Einwirkung dieses Zufalls auf das Vertragsverhältnis.[4])

Ein der Ausführung des Vertrages entgegenstehendes Ereignis liegt vor, wenn ein Krieg ausbricht, infolgedessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, wenn trotzdem die Reise ausgeführt würde.[5]) Die Entscheidung hierüber wird in der Regel, solange die Reise noch nicht angetreten ist, dem Verfrachter, während der Ueberfahrt dem Schiffer, zustehen. Es kann dem Schiffer aber hierbei nicht zugemutet werden, zu entscheiden, ob das Schiff oder seine Ladung tatsächlich nach richtiger Rechtsauslegung frei ist. Es liegt ihm vielmehr nur eine verständige Erwägung darüber ob, inwieweit es infolge des Kriegsausbruches nach Prüfung der Sachlage als unfrei betrachtet werden kann.[6]) Beruft der Reisende sich zur Begründung seines Rechtes zum Rücktritt auf das Bestehen jener Umstände, so trifft ihn die Beweislast.

Es kann die Reise auch durch eine Verfügung von hoher Hand, welche das Schiff trifft und seine Freiheit beeinträchtigt, aufgehalten werden. Hierher gehört die Beschlagnahme des Schiffes durch eine Staatsgewalt. Dasselbe gilt, wenn der Verkehr mit dem Bestimmungshafen untersagt, der Abgangs- oder Bestimmungshafen blockiert oder das Schiff mit Embargo belegt oder sonst am Auslaufen verhindert ist.[7]) Die Behinderung braucht nicht unbedingt von voraussichtlich erheblicher Dauer

---

[1]) B.G.B. § 119; Brandis II, § 20. — [2]) H.G.B. § 669.

[3]) R.G. 14, Nr. 14. — [4]) v. Wittken, S. 27.

[5]) H.G.B. § 669 I. — [6]) R.O.H.G. 7, S. 174.

[7]) H.G.B. § 669 I; vgl. H.G.B. Türkei a 142; Rumänien a 597; Aegypten a 139; Belgien a 130.

zu sein.[1]) Es kann dem Reisenden, da ihm daran gelegen ist, daß die Reise ohne Verzögerung ausgeführt wird, billigerweise nicht zugemutet werden, längere Zeit auf Hebung des Hindernisses weder im Abgangshafen noch in einem Zwischenhafen zu warten.[2]) Doch kommt eine Verzögerung von einer nach Sachlage ganz unerheblichen Dauer, z. B. Verbot an das Schiff, den Hafen während eines Tages zu verlassen, nicht in Betracht.[3])

Dem Reisenden steht in diesen Fällen das Rücktrittsrecht stets zu ohne Rücksicht darauf, ob der Verfrachter trotzdem die Reise antritt. Dagegen kann der Verfrachter sich auf das Recht zum Rücktritt aus § 669 II H.G.B. nur berufen, wenn er aus diesen Gründen tatsächlich die Reise aufgibt. Andrerseits dürfte es hinreichend sein, wenn eine hierauf begründete Willenserklärung des Verfrachters einmal dem Reisenden gegenüber erfolgt ist: durch die Rücktrittserklärung wird der Vertrag endgültig aufgelöst.[4]) Entschließt sich der Verfrachter nachher aus irgend welchen Gründen, die Reise doch auszuführen oder zu Ende zu bringen, so lebt dadurch der durch den Rücktritt aufgelöste Ueberfahrtsvertrag nicht wieder auf. Vielmehr liegt dann eine von der ersten unabhängige, selbständige Reise vor. Es bedarf daher stets, wenn die Beförderung des Reisenden doch stattfinden soll, des Abschlusses eines neuen Vertrages.

Es ist möglich, daß ein rechtlich erheblicher Zufall das Schiff und zugleich die Person des Reisenden trifft. Die Anwendung verschiedener Rechtsregeln je nach dem hiervon betroffenen Gegenstande würde zu Ergebnissen führen, welche einander widerstreben. Daher ist dieser Fall so anzusehen, als wenn der Zufall allein das Schiff betroffen hätte.[5]) Daraus bestimmen sich dann seine rechtlichen Folgen. Andrerseits ist anzunehmen, daß bei einem Unfall, der zunächst die Person des Verfrachters trifft und ihn außerstande setzt, die übernommene Verbindlichkeit zu erfüllen, er trotzdem, wenn auch das Schiff vom Unfall betroffen wird, einen Anspruch auf Entrichtung des bereits verdienten Ueberfahrtsgeldes hat.[6])

Wird der Ueberfahrtsvertrag aus diesen Gründen vor dem Antritt der Reise aufgelöst, so ist keine Entschädigung zu zahlen. Der Verfrachter hat aber Anspruch auf Entrichtung des Ueberfahrtsgeldes nach dem Verhältnisse der zurückgelegten

---

[1]) Brandis II, § 24; abw. Burchard, § 4 f. — [2]) Prot. S. 2516.
[3]) Schaps, § 669. — [4]) Abw. Burchard, § 4 f.
[5]) Prot. S. 2515 ff. — [6]) Z.H.R. 18, S. 582, Nr. 56.

zur ganzen Reise, wenn die Auflösung des Vertrages erst nach dem Antritt der Reise erfolgt.[1])

Der Aufenthalt einer Reise, welche nicht durch Krieg oder Verfügung von hoher Hand, sondern durch andere Zufälle, z. B. Naturereignisse, verursacht wird, übt, abgesehen vom Verlust oder von der Beschädigung des Schiffes, auf die Rechte der Vertragsteile keinen Einfluß aus. Soweit jedoch der erkennbare Zweck des Vertrages vereitelt wird, kann dadurch ein Rücktrittsrecht begründet werden.

§ 9.
Die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Ueberfahrtsvertrage.

Voraussetzung für die Geltendmachung von Ansprüchen ist das Bestehen eines Schuldverhältnisses zwischen dem Verfrachter und dem Reisenden. Es ist aber nicht nur erforderlich, daß zwischen ihnen durch den Ueberfahrtsvertrag Rechtsbeziehungen entstanden sind, vielmehr dürfen der Erhebung von Ansprüchen, welche aus ihm hergeleitet werden, keine dauernden Einreden entgegenstehen; insbesondere dürfen die Ansprüche noch nicht verjährt sein.

Soweit das H.G.B. keine besonderen Bestimmungen enthält, gilt das bürgerliche Recht. Dem Zwecke des Gesetzes entsprechend sind alle Beförderungsunternehmer den § 196 Nr. 3 B.G.B. besonders aufgezählten gleichzustellen.[2]) Hiernach verjährt der Anspruch des Verfrachters gegen den Reisenden auf Zahlung des Ueberfahrtsgeldes in zwei Jahren. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Möglichkeit einer Inanspruchnahme des Reisenden auf Entrichtung des Ueberfahrtsgeldes gegeben, der Anspruch fällig geworden ist.[3])

Es stehen dem gegenüber die Ansprüche des Reisenden. Sein Recht, die Ausführung des Ueberfahrtsvertrages vom Verfrachter zu verlangen, unterliegt der regelmäßigen Verjährungsfrist von dreißig Jahren.[4]) Für seine Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung seines an Bord gebrachten und

---

[1]) H.G.B. § 670. — [2]) Staudinger, § 196.

[3]) Sieveking, § 210; B.G.B. §§ 198, 201. — [4]) B.G.B. § 195.

vom Schiffer übernommenen Reisegutes wie für Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung sind ihm die Rechte eines Schiffsgläubigers gewährt.[1]) Seine Ansprüche aus diesen Rechtsbeziehungen verjähren in einem Jahre; soweit aber die Entschädigungsforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen hergeleitet werden, beträgt die Verjährungsfrist zwei Jahre.[2]) Die persönlichen Ansprüche, welche der Reisende gegen den Reeder oder eine Person der Schiffsbesatzung hat, verjähren in derselben Zeit. Dies gilt jedoch nur für solche persönlichen Ansprüche, welche neben einem unpersönlichen Anspruch gegen den Reeder und mit ihm im inneren Zusammenhange stehen.[3])

Die Verjährung beginnt in Ansehung der Forderungen wegen Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Reisegutes mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die Ablieferung erfolgt ist, wegen Nichtablieferung mit dem Ablauf des Jahres, in welchem das Schiff den Hafen erreicht, wo die Ablieferung erfolgen sollte, und, wenn dieser Hafen nicht erreicht wird, mit Ablauf des Jahres, in welchem der Reisende hiervon und vom Schaden Kenntnis erlangt.[4]) Bei den nicht hierunter fallenden Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung beginnt sie mit dem Ablauf des Jahres, in welchem der Reisende Kenntnis vom Schaden erlangt, bei Entschädigungsforderungen wegen des Zusammenstoßes von Schiffen mit dem Ablauf des Jahres, in welchem der Zusammenstoß stattfand, bei den übrigen Forderungen mit Ablauf des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.[5])

Nach § 638 B.G.B. verjähren die Ansprüche des Bestellers auf Beseitigung eines Mangels des Werkes und auf Wandlung, Minderung, Schadensersatz, sofern der Unternehmer nicht den Mangel arglistig verschwiegen hat, in sechs Monaten. Dieser Grundsatz gilt nicht nur für Werkverträge, welche die Herstellung einer Sache, sondern auch für solche, welche eine Leistung nicht körperlicher Art, die Erzielung eines Erfolges, zum Gegenstande haben.[6]) Die Verjährungsfrist beginnt mit der Vollendung des Werkes, der Ueberfahrt; die Beschaffenheit des Werkes läßt eine Abnahme, die reale Uebernahme im

[1]) H.G.B. § 754, Nr. 7, 9. — [2]) H.G.B. § 901.
[3]) H.G.B. § 902; Schaps, § 902. — [4]) H.G.B. § 903, Nr. 2.
[5]) H.G.B. § 903, Nr. 3, 4. — [6]) R.G. 66, Nr. 5.

Sinne einer Erfüllungsannahme nicht zu.[1]) Da der Reisende selbst im Mittelpunkte des herzustellenden Werkes steht, kann er zwar bereits während der Reise Mängel, welche sich in den einzelnen Erfüllungshandlungen zeigen, rügen. Die Verjährung der hieraus abzuleitenden Ansprüche beginnt aber erst mit der Vollendung der Reise.[2])

Diese kurze Verjährungsfrist tritt bei Schadensersatzansprüchen, welche sich auf einen Mangel des gelieferten Werkes selbst gründen, ein. Bestritten ist, ob sie auch bei einer Vertragsverletzung Platz greift, welche durch positives Zuwiderhandeln gegen die durch den Abschluß des Ueberfahrtsvertrages für den Verfrachter begründeten Pflichten bei der Herstellung des noch nicht vollendeten Werkes begangen ist. Diese Frage taucht besonders auf, wenn bei der Ausführung der Beförderung dem Reisenden während der Ueberfahrt infolge mangelnder Fürsorge für seine Person durch Verschulden des Verfrachters oder seiner Gehilfen, das dieser zu vertreten hat, eine körperliche Verletzung entstanden ist:

Durch den Ueberfahrtsvertrag verpflichtet sich der Verfrachter, den Reisenden in der vereinbarten Art von Ort zu Ort zu befördern. Auf diesem Vertragsverhältnisse beruht seine Pflicht, den Reisenden vor Gefahren, welche ihm während der Beförderung durch die Beförderungseinrichtungen und -maßnahmen begegnen können, zu sichern. Diese Fürsorgepflicht bildet aber nicht unmittelbar, sondern nur mittelbar einen Gegenstand des Vertrages; sie fällt nicht ohne weiteres mit der Beförderungsleistung selbst zusammen. Ihre Vernachlässigung begründet keinen Mangel im Werke selbst. Wird dem Reisenden dadurch ein positiver Schaden rechtswidrig zugefügt, so ist für die Geltendmachung von Ansprüchen, welche sich darauf gründen, § 638 B.G.B. nicht anwendbar. Daher unterliegt dieser Anspruch der allgemeinen Verjährungsfrist von dreißig Jahren.[3]) Derselbe Grundsatz gilt für Ansprüche, welche daraus abgeleitet werden, daß der Verfrachter oder seine Gehilfen auf dem Festlande bei den auf die Herstellung des

[1]) B.G.B. § 646. — [2]) Burchard, § 4 c.

[3]) R.G. 62, Nr. 30; 66, Nr. 5. O.L.G. 17, S. 428 ff; B.G.B. § 195; Oertmann, § 638; Staudinger, § 638; abw. Cosack, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, § 148 5 g.

Werkes gerichteten Arbeiten die pflichtgemäße Sorgfalt verletzen und dadurch Sachen des Reisenden beschädigen.[1])

Die örtliche Zuständigkeit des für die Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Ueberfahrtsvertrage anzurufenden Gerichts richtet sich, soweit die Vertragsteile nicht Abweichendes vereinbart haben, nach dem Sitz des Rechtsverhältnisses. Der Gerichtsstand des Erfüllungsortes im Sinne von § 29 C.P.O. wird in der Regel bestimmt durch den Wohnsitz oder den Ort der gewerblichen Niederlassung des Verfrachters zur Zeit der Schuldbegründung.[2]) Er ist aus den Umständen und der Natur des Schuldverhältnisses zu entnehmen. Wesentlich wird insonderheit der Ort der Leistungshandlung bei dem Beginn ihrer Ausführung sein. Er fällt meistens mit dem Einschiffungshafen zusammen, wo der Verfrachter das zur Herbeiführung der Leistung Erforderliche zu tun hat. Ist der Verfrachter zugleich Reeder des Schiffes, welches den Reisenden befördert, so kann er als solcher auch vor dem Gericht des Heimathafens des Schiffes belangt werden.[3])

Die sachliche Zuständigkeit bestimmt sich nach § 23 Nr. 2 G.V.G.[4]) Streitigkeiten zwischen dem Reisenden und dem Verfrachter oder Schiffer in den Einschiffungshäfen, welche über das Ueberfahrtsgeld, die Beförderung, Verlust und Beschädigung des Reisegutes entstanden sind, gehören ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes zur Zuständigkeit der Amtsgerichte. Die Urteile in diesen Sachen sind auf Antrag für vorläufig vollstreckbar zu erklären.[5])

§ 10.

Der Geltungsbereich dieses Rechtes.

Die räumlichen Grenzen für die sachliche Anwendung dieses Rechts im internationalen Privatrecht bestimmen sich nach den allgemeinen Grundsätzen, welche für obligatorische Verträge gelten. Es finden a. 7—31 E.G.B.G.B. auf die Rechtsverhältnisse des Handels entsprechende Anwendung.[6])

---

[1]) R.G.E. im Recht 1908, Nr. 968; R.G.R.Kom., § 638.
[2]) C.P.O. §§ 13, 21; B.G.B. § 269. — [3]) H.G.B. §§ 488, 480.
[4]) Vgl. G.V.G. § 101 [3] f. — [5]) C.P.O. § 709.
[6]) Lehmann, § 12; vgl. Donner, § 3—5.

Zunächst kommt in Frage, welchem örtlichen Recht sich die Parteien unterworfen haben oder unterwerfen wollten. Aus ihrem mutmaßlichen vernünftigen Willen ist das für die einheitliche Beurteilung ihrer Verpflichtungen entscheidende Recht zu entnehmen.[1]) Dabei kann der Ort der Vertragsschließung, auch wohl die für schriftliche Verträge gewählte Sprache, von Bedeutung sein.[2]) Um aber eine stillschweigende Vereinbarung der Parteien darüber, daß sie sich dem fremden Recht unterwerfen, anzunehmen, genügt für sich allein weder der Gebrauch einer fremden Sprache noch Ausländereigenschaft der Vertragsteile noch Vertragsabschluß im Auslande noch fremde Nationalität des Schiffes.[3]) Freilich wird die Tragweite gewisser, dem Vertrage eingefügter Klauseln, welche dem fremden Rechtsverkehr entnommen sind, nur auf Grund der fremden Verkehrsanschauungen ermittelt werden können.[4]) Dies führt aber nicht dazu, den Vertrag in seiner Gesamtheit dem fremden Recht zu unterwerfen.[5])

Sind beide Vertragsteile Deutsche und haben sie in Deutschland den Ueberfahrtsvertrag abgeschlossen, so ist er dem deutschen Recht zu unterstellen, selbst wenn es sich um ein unter fremder Flagge fahrendes Schiff handelt. Die Rechtsbeziehungen der Parteien zueinander, die eine verschiedene Staatsangehörigkeit besitzen, regeln sich nach deutschem Recht, wenn der Ueberfahrtsvertrag in Deutschland geschlossen ist und eine von einem deutschen Hafen aus anzutretende Reise eines in einem deutschen Hafen liegenden Schiffes betrifft.[6]) Wenn es sich um die Beförderung eines Ausländers nach einem deutschen Ort auf Grund eines im Ausland geschlossenen Ueberfahrtsvertrages handelt, der Verfrachter Deutscher ist, im Deutschen Reiche seinen Wohnsitz hat, die Fahrt mit seinem Schiff durch seine Mannschaft ausgeführt und der Fahrpreis in deutscher Währung bestimmt wurde, so ist auch anzunehmen, daß die Vertragschließenden stillschweigend das Rechtsgeschäft dem deutschen Recht unterstellt haben.[7])

Soweit die Geltung eines bestimmten Rechtes nicht vereinbart ist, gilt für die Form des Ueberfahrtsvertrages das Recht des Ortes des Vertragsabschlusses; sonst ist der Vertrag

[1]) R.G. 68, Nr. 53. — [2]) Brandis I, § 6. — [3]) Schaps, S. 294.
[4]) B.G.B. § 133; R.G. 39, 68. — [5]) Jur. W. 1911, 225.
[6]) Jur. W. 1911, 228. — [7]) D.J.Z. 1913, 547.

nur bindend, wenn er dem am Wohnsitz beider Teile herrschenden Recht entspricht. Soweit aber das Recht des Einschiffungshafens zwingende Vorschriften gibt, findet dies Anwendung. Wo Vertragsfolgen in Frage stehen, gilt bei Rechtsgeschäften, welche mit der Einschiffung zusammenhängen, das Recht des Einschiffungshafens. Für das Rücktrittsrecht ist zu unterscheiden, ob das Ueberfahrtsgeld schon bezahlt ist oder nicht. Ist es schon bezahlt, so ist das Rücktrittsrecht eine Folge der Verpflichtung des Verfrachters und es entscheidet das am Wohnort des Verfrachters geltende Recht; ist es noch nicht bezahlt, so ist das Rücktrittsrecht eine Folge der Verpflichtung des Reisenden und es entscheidet das am Wohnort des Reisenden geltende Recht. Doch ist nach Treu und Glauben oft die Unterwerfung unter das am Ort des Vertragsabschlusses oder Betriebes des Verfrachters herrschende Recht anzunehmen.[1]) Für die Hauptverpflichtung, die Beförderungsleistung selbst, wird das Recht des Bestimmungshafens als das Recht des Erfüllungsortes entscheiden.[2]) Bei Verträgen unter Deutschen ist aber anzunehmen, daß, wenngleich der Erfüllungsort für den einen Vertragsteil im Auslande liegt, das ganze Vertragsverhältnis dem deutschen Recht zu unterstellen ist.[3])

Die Vertragsbedingungen können festsetzen, daß die Parteien nur unter bestimmten Voraussetzungen gebunden sein sollen. Aber sie können nie mit rechtlicher Wirksamkeit bestimmen, daß der Reisende gebunden sei, wenn er dies noch nicht nach dem am Ort des behaupteten Vertragsabschlusses oder an seinem Wohnort geltenden Recht ist.[4]) Nach dem Recht, welches das Vertragsverhältnis beherrscht, beurteilt sich dann auch, wie weit der Reeder aus dem von ihm geschlossenen Vertrage haftet.[5])

Es können zwischen dem Reisenden und dem Verfrachter Rechtsbeziehungen auch durch außervertragliches Tun oder Unterlassen während der Reise auf dem Schiffe begründet werden. Die Rechtsfolgen bestimmen sich dann grundsätzlich nach dem Recht des Tatortes. Solange sich das Schiff auf hoher See befindet, ist das Recht des Staates, dem das Schiff angehört, maßgebend. Das Schiff, welches sich aber innerhalb

---

[1]) v. Bar in Ehrenbergs Handbuch I, S. 442 f.
[2]) Brandis I, § 6; Schaps, S. 537. — [3]) R.G. 68, Nr. 53
[4]) v. Bar in Ehrenbergs Handbuch I, S. 442 f.
[5]) Schaps, § 485; vgl. Wittmaack im Recht 1907, S. 1225 ff.

des Küstenmeeres befindet, untersteht der Gewalt des Staates, dem das Küstenmeer gehört; mit der Einfahrt in einen fremden Hafen tritt es unter die Hoheit des Uferstaates. Die Anwendung des Rechtes des Prozeßortes ist nur soweit gerechtfertigt, wie es absolute Geltung für sich beansprucht.[1]) Nur innerhalb der Grenzen, welche seiner Anwendung gesetzt sind, gilt dann das deutsche Recht.

Wesentlich ist die Frage, welches Recht Anwendung findet, wenn bei einem Zusammenstoß von Schiffen verschiedener Flagge auf hoher See Reisende beschädigt werden oder ums Leben kommen.[2]) Es dürfte dann jedes Schiff nach dem Recht seines Heimathafens verantwortlich sein, aber derart, daß kein höherer Schadensersatz beansprucht werden kann, als das Recht des Schiffes gewährt, auf welchem sich der Verunglückte befand.[3]) Wenn also bei dem Zusammenstoß von Schiffen verschiedener Flagge Reisende verletzt oder ums Leben gekommen sind, so können die verletzten Reisenden oder ihre Angehörigen gegen den Eigentümer oder die Besatzung des anderen Schiffes nur dann und insoweit Entschädigungsansprüche erheben, als sie nach dem Recht der beiden Staaten, denen die Schiffe angehören, übereinstimmend begründet sind. Gewährt das Recht eines Staates Entschädigung in höherem Umfange als das des andern, so ist die Entschädigung nach dem Rechte zu beurteilen, welches dem Beklagten am günstigsten ist.[4]) Wenn dies zweifelhaft ist, so entscheidet das Recht des Schiffes, auf dem das Verschulden begangen ist.

[1]) Schaps, § 485.

[2]) Vgl. Internationales Uebereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen und Bergung und Hilfeleistung in Seenot; D.J.Z. 19, S. 877 ff.

[3]) Vgl. R.G. 19, Nr. 2

[4]) Z.H.R. 65, S. 487 ff.

Lebenslauf.

Ich wurde am 27. Januar 1889 zu Hamburg geboren. Der erste Unterricht wurde mir auf der Vorschule der Realschule in St. Pauli zuteil. Ich besuchte dann das Kgl. Gymnasium Christianeum in Altona und erhielt dort das Zeugnis der Reife.

Nach dieser Vorbildung studierte ich zwei Semester in Gießen und fünf Semester in Halle Rechts- und Staatswissenschaften. Auf Grund meiner am 9. Januar 1915 am Königl. Oberlandesgericht zu Naumburg abgelegten ersten juristischen Prüfung wurde ich vom Hamburgischen Senat zum Referendar ernannt. Im Dezember 1914 war meine Einberufung zum Heeresdienste erfolgt; nachdem ich am Feldzuge gegen Rußland und Frankreich teilgenommen hatte, wurde ich am 1. April 1916 zur Beschäftigung als Referendar bei der Justizverwaltung in Hamburg aus dem Heere beurlaubt. Das Examen rigorosum legte ich am 27. Juli 1916 vor der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Halle-Wittenberg ab.

Die Anregung zur Bearbeitung des vorliegenden Themas verdanke ich Herrn Geh. Justizrat Prof. Dr. Rehme. Es sei mir gestattet, ihm, der mir freundlichst mit Rat und Tat zur Seite gestanden hat, für das lebhafte Interesse, das er der Ausführung der Arbeit entgegengebracht hat, herzlichst zu danken.

Andrew Grapengeter.